SKRZYDLATA POLSKA

50 (1588) • 13.12.1981 PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606 CENA 10 zł

BIAŁOSTOCKIE SKRZYDŁA • OBLOT SZYBOWCA ULS • LUBUSCY SPADOCHRONIARZE • CZY SAMOLOT MA DUSZĘ? • PIĘĆDZIESIĘCIOOSOBOWA GWIAZDA



Z LOTU PO KRAJU

GENERAŁ ADAM BIDZIŃSKI KOMENDANTEM WOSL W DĘBLINIE

W Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie odbyła się 25 listopada uroczystość pożegnania dotychczasowego komendanta szkoły gen. bryg. pil. doc. dr. hab. **Józefa Kowalskiego** i przekazania komendantury gen. bryg. pil. **Adamowi Bidzińskiemu.** Józef Kowalski w dęblińskiej Szkole Orląt spędził 30 lat, awansując od podchorążego do generała. 20 lat pełnił funkcję komendanta szkoły, skąd przeszedł na stanowisko dyrektora naczelnego PLL LOT w Warszawie. W trakcie uroczystości, w której uczestniczył dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Tadeusz Krepski,** wieloletni komendant szkoły odbył lot nad Lubelszczyzną szkolno-bojowym samolotem.

PROMOCJA ABSOLWENTÓW WYŻSZEJ OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ

W dęblińskiej Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej odbyła się 29 listopada, w Dniu Podchorążego, uroczysta promocja absolwentów tej uczelni. Aktu promocji dokonał dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Tadeusz Krepski.** Jako pierwszy promowany został prymus – ppor. pil. inż. **Tadeusz Czajka.** Z drugą lokatą ukończył studia ppor. pil. inż. **Sławomir Dygnatowski,** z trzecią – ppor. pil. inż. **Jan Prus.**

SPOTKANIE KOMISJI SAMOLOTOWEJ APRL Z KONSTRUKTORAMI PZL OKĘCIE

30 listopada br. odbyło się spotkanie Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL z konstruktorami WSK PZL-Warszawa Okęcie. Obecni byli: naczelny dyrektor wytwórni inż. **Józef Lipiński** i wiceprezes APRL doc. dr inż. **Bohdan Jancelewicz.** Konstruktorów PZL Okęcie reprezentowali: główny konstruktor mgr inż. **Andrzej Frydrychewicz,** mgr inż. **Janusz Drozdowski** i inż. **Wojciech Gadomski.** Tematem spotkania były zamierzenia wytwórni w zakresie konstrukcji i budowy sprzętu lotniczego oraz przygotowania samolotów zawodniczych (Wilgi 35) na najbliższe samolotowe mistrzostwa Europy (Szwecja, lipiec 1982) i świata (Włochy, sierpień 1982).

W CENTRUM BADAŃ KOSMICZNYCH PAN

W Centrum Badań Kosmicznych Polskiej Akademii Nauk rozpoczęto opracowywanie pierwszej serii danych, dostarczonych przez radzieckiego satelitę Prognoz-8, przeznaczonego do badania aktywności słonecznej i jej wpływu na procesy w przestrzeni okołoziemskiej. Prognoz-8 wystrzelony 21 grudnia 1980 r., wyposażony jest m.in. w polską aparaturę naukową do badania fal plazmowych w magnetosferze i przestrzeni międzyplanetarnej.

NASTĘPNY ŚWIĄTECZNY NUMER NA GWIAZDKĘ

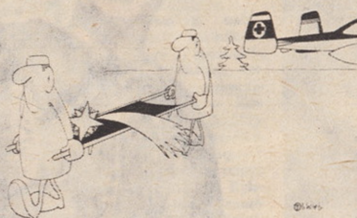
51–52 z datą 20-27 grudnia 1981. w objętości 32 stron – cena 20 zł

Znajdziecie w nim wiele ciekawych publikacji, dla każdego coś miłego, m.in.:

- 10 CZOŁOWYCH POLSKICH SPORTOWCÓW LOTNICZYCH 1981 ROKU
- SZKIC O NAJLEPSZYM
- ROZMOWA Z JANEM JAGODZIKIEM
- KSZTAŁCENIE INŻYNIERÓW LOTNICZYCH
- POWIEDZ KIM JESTEŚ?
- KTO BYŁ PIERWSZY
- MOJE LPW
- ZAPRASZAMY DO STOŁU... W KOSMOSIE
- CZY POLSKI MI-2 ZDOBĘDZIE KANADĘ?
- ZESPOŁY AKROBACYJNE ŚWIATA
- OSTATNIE ZWYCIĘSTWO DYWIZJONU POZNAŃSKIEGO
- NOGI SAMOLOTÓW
- LOTNICTWO WOJSKOWE FRANCJI
- DRUGII LOT COLUMBII
- KLUB 1 : 72 – PLAN MODELU RWD-9

Ten 32-stronicowy numer „Skrzydlatej" będzie do nabycia w kioskach przed świętami.

Rys. W. Fuglewicz



OBRADY KOMISJI SZYBOWCOWEJ APRL

26 listopada br. odbyło się w Warszawie posiedzenie Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL. Znaczną część obrad poświęcono analizie tegorocznych występów reprezentantów Polski w mistrzostwach świata i zawodach państw socjalistycznych. Stwierdzono m.in., że czołówka światowa wyprzedziła polskich szybowników, tak pod względem sprzętu, jak intensywności i warunków przygotowania. Z nieudanego występu w Paderborn mają być wyciągnięte szczegółowe wnioski, które będą wzięte pod uwagę w przygotowaniach ekipy polskiej na kolejne mistrzostwa świata, które odbędą się w styczniu 1983 r. w Argentynie. Na razie nie wiadomo, w jakim składzie i czy w ogóle wystartują tam Polacy. Czynione są jednak pierwsze przygotowania do tego występu.

Po raz kolejny podniesiono sprawy ciągle niełatwych do uzyskania zezwoleń ze strony służby ruchu lotniczego na przeloty szybowcowe. Przedstawiono skromny kalendarz imprez na 1982 r. Padła wstępna propozycja rozgrywania oddzielnych mistrzostw Polski w różnych terminach na monotypie (Jantar Standard) i w klasie otwartej. Komisja zaproponowała 26-osobowy, w tym 4 kobiety, skład kadry narodowej na 1982 r., w której znalazło się sporo młodych pilotów.

PRACE DOKTORSKIE

Rada Wydziału Elektroniki Wojskowej Akademii Technicznej nadała stopień doktora nauk technicznych kmdr. ppor. mgr. inż. **Krzysztofowi Papierkowskiemu,** na podstawie obronionej rozprawy doktorskiej pt. „Analiza przepustowości wybranych systemów pelengacji środków radioelektronicznych". Promotor: ppłk doc. dr inż. **Tadeusz Majewski.**

Rada Wydziału Mechanicznego WAT nadała stopień doktora nauk technicznych ppłk. mgr. inż. **Janowi Błaszczykowi,** na podstawie obronionej rozprawy doktorskiej pt. „Analiza drgań własnych odkształcalnego samolotu metodą elementów skończonych". Promotor: płk prof. dr hab. inż. **Zbigniew Dżygadło.**

NASZA OKŁADKA

Kandydaci do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie szkoleni są wstępnie na samolotach w aeroklubach regionalnych, w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego II stopnia. Na zdjęciu – młody pilot, kandydat do WOSL, na aeroklubowym lotnisku, przy samolocie szkolno-treningowym Zlin-42M.

Zdjęcie: **BERNARD KOSZEWSKI**

CO PISZĄ INNI

„ŻYCIE WARSZAWY"

Znany publicysta, Henryk Chądzyński, zajmuje się ponownie na łamach gazety problematyką lotowską. Tym razem wnikliwie rozważanym tematem jest linia atlantycka i współpraca LOTU z PANAM.

„Polskie połączenie do Nowego Jorku, a tym samym i do Montrealu – pisze w konkluzji swego artykułu Chądzyński – znalazło się obecnie w zagrożeniu. W sytuacji kryzysowej najprostszą rzeczą byłoby podjęcie decyzji o likwidacji. Czy jednak nie można szukać innego rozwiązania? Czy rzeczywiście alternatywą likwidacji polskich lotów przez Atlantyk byłaby konieczność opłacania biletu w dewizach? Płacenie w Polsce obcą walutą za przejazd polskim środkiem lokomocji z pewnością nie zostanie przyjęte przychylnie przez tych, którzy wynagrodzenie otrzymują w złotówkach. Jednakże opłata stanowiłaby połowę wydatków dewizowych, jakie trzeba by było ponieść na zapłacenie za bilet obcemu przewoźnikowi. Sprawę należałoby chyba przekonsultować ze społeczeństwem. W każdym razie przed podjęciem takiej decyzji należałoby przedstawić wszystkie racje i wykazać, że naprawdę nie można znaleźć rozsądnego ekonomicznie rozwiązania.

Gdyby opinia publiczna opowiedziała się za tego typu przejściowym, choć nie wiadomo na jak długo, rozwiązaniem, wówczas należałoby zastanowić się, jak zwiększyć wpływy dewizowe od pasażerów zagranicznych. Jednym z istotnych elementów mogłyby być negocjacje ze stroną amerykańską na temat zrównania warunków wolnej konkurencji dla obu przewoźników, w tym również prawa obsługiwania tych samych tras. Okazją ku temu będą rozmowy delegacji lotniczych obu państw w końcu bieżącego miesiąca (listopada – przyp. red.). Należy przypuszczać, że nasi partnerzy, którzy opowiadają się zawsze za wolną konkurencją, będą realizować ją w praktyce. Zarówno więc decyzje taryfowe u nas w kraju, jak i wyniki tych negocjacji, zadecydują czy będziemy mogli utrzymać loty polskich samolotów pasażerskich nad Atlantykiem. Sądzę, że leży to w interesie ruchu turystycznego, leży w interesie wszystkich zainteresowanych partnerów".

„GŁOS ROBOTNICZY"

Gazeta od lat domaga się dla prawie milionowego miasta Łodzi zespołu lotnictwa sanitarnego, zwłaszcza iż są po temu warunki – lotnisko Lublinek. Jak do tej pory wszelkie starania okazują się bezskuteczne, a potrzeby rosną. Możliwość korzystania z powietrznego transportu sanitarnego istnieje wyłącznie na zasadzie zamawiania z Warszawy. A na to – jak pisze gazeta – trzeba czekać czasem kilka dni. Trzeba więc dołożyć starań, aby miasto otrzymało własne lotnictwo sanitarne.

„DZIENNIK BAŁTYCKI"

Mało kto wie, że wśród kilkudziesięciu kooperantów mieleckiej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL w zakresie produkcji samolotu rolniczego PZL M-18 Dromader figuruje również... Stocznia Gdańska im. Lenina. Przeprowadza ona dla WSK próby wibracyjne zbiornika olejowego. Jako jedyny zakład w kraju stocznia dysponuje urządzeniem do wykonywania prób wibracyjnych wysokiej częstotliwości i natężenia.

„ASTRONAUTYKA"

Zeszyt 5/1981 dwumiesięcznika PTA przynosi m.in. następujące ciekawe publikacje: Stefana Kowala – Laboratoria przyszłości, Władysława Geislera – O astronautyce w Polsce przed 51 laty, Olgierda Wołczka – Niebo oglądane ze Szczecinka, Andrzeja Górbiela – Status prawny obiektów kosmicznych oraz Marii Pańkow – Astronautyka na lekcjach astronomii w liceum matematyczno-fizycznym (część I).

„SKRZYDLATA POLSKA" KLASYFIKUJE SZYBOWNIKÓW

Dorocznym zwyczajem opublikujemy wkrótce listy 10 najlepszych wyników szybowcowych w poszczególnych konkurencjach, uzyskanych przez polskich pilotów w 1981 r. Wyniki te będą stanowić kryterium naszych honorowych wyróżnień – ZŁOTEGO CUMULUSA (dla najlepszego pilota), BIAŁEGO CUMULUSA (dla najlepszej pilotki) i CUMULUSOWEGO NIEBA (dla najlepszego aeroklubu).

Aby lista wyników wolna była od pomyłek, potrzebna nam jest pomoc wszystkich aeroklubów i ośrodków szybowcowych oraz pilotów. Jest to jednocześnie nasza gorąca prośba. Chcielibyśmy, aby pomoc ta wyrażała się w przesłaniu pod adresem naszej redakcji wszystkich najlepszych wyników, uzyskanych przez pilotów poszczególnych aeroklubów w sezonie 1981 w kraju i za granicą, podczas zawodów, treningu i innych lotów, na szybowcach jednomiejscowych i wielomiejscowych.

Interesują nas wysokości absolutne i przewyższenia oraz przeloty – odległościowe (nawet nie ukończone) i prędkościowe (po trasach trójkątnych 100, 200, 300, 400, 500 i 750 km oraz docelowo-powrotnych 300 i 500 km).

Wszystkie zespołowe listy wyników, przed przesłaniem ich do naszej redakcji – **ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa** – powinny być poświadczone przez szefa wyszkolenia lub kierownika jednostki. Termin nadsyłania wyników – **15 stycznia 1982 r.**

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **ZSRR.** W wydawnictwie Mołodaja Gwardia ukazała się książka Pawła Cupko „Nad bezmiarem mórz północnych". Jest to dokumentalna praca związana z działalnością lotnictwa radzieckiego w minionej wojnie osłaniającego konwoje morskie. Autor, były lotnik morski, wykonał 254 loty bojowe.

● **RFN.** Miesięcznik „Flug Revue", który obchodzi w końcu roku bieżącego 25-lecie swej działalności, opublikował bardzo interesujące dane i zdjęcia polskiego, najnowszego szybowca SZD-52 Jantar-15. Na szybowcu tym, jak wiadomo, Stanisław Witek na mistrzostwach świata 1981 zajął w klasie standard 8 miejsce. Jantar-15 ma doskonałość 41, a jego konstruktorem jest mgr inż. Adam Kurbiel.

● **RFN.** Szybowcowe mistrzostwa Europy w klasie ograniczonej 15 m zostaną zorganizowane w miejscowości Hammelburg w dniach 5–20 czerwca 1982 r. Każdy aeroklub narodowy może mieć ekipę złożoną z maksimum 6 osób.

● **IZRAEL.** Jesienią 1983 r. planowane jest zorganizowanie wystawy lotniczej na lotnisku w Tel-Avivie. Organizatorzy spodziewają się udziału ok. 300 wystawców z 15–20 państw. Przewidywane jest sympozjum pilotów doświadczalnych i pilotów agro.

● **RFN.** Funkcję ucznia-mechanika w jednej z jednostek wojsk lotniczych pełni od niedawna 19-letnia Sabina Dikty. Rozpoczęła ona 3,5-letni kurs mechaników lotniczych, co zdaniem prasy niemieckiej jest wydarzeniem dotąd w RFN nie notowanym.

● **USA.** Być może jest to informacja reklamowa, ale interesująca. Otóż z wysokości 8 tys. m zrzucono aparat fotograficzny (Leicaflex SL2 MOT), który jak się następnie okazało nie poniósł zbyt poważnych uszkodzeń po wylądowaniu na pustyni kalifornijskiej. Próba nas nie dziwi, tylko sposób, w jaki odszukano zrzucony aparat.

● **ZSRR.** Miesięcznik „Awiacja i Kosmonawtika" (nr 10/1981 r.) przynosi m.in. wspomnienia płk. A. Zastrożnowa z lat II wojny światowej, w których omawia spotkanie z polskimi partyzantami grupy „Antek" w listopadzie 1944 r. Grupa ta znalazła się w okrążeniu Niemców. Dowódcę wraz z dokumentami trzeba było przerzucić drogą powietrzną. Zadanie to wykonał ppłk G. Czaczanidze na samolocie Po-2, dowódca 23 pułku, w którym w większości służyli piloci lotnictwa cywilnego. Karty historii braterstwa broni polsko-radzieckiej ciągle zapełniają się nowymi faktami.

● **FRANCJA.** Nad samolotami Concorde zawisła poważna groźba. Ekonomiści Francji i Wielkiej Brytanii mają podjąć wstępną decyzję dalszej eksploatacji tych samolotów mniej więcej za 6 miesięcy.

● **NORWEGIA.** Przedsiębiorstwo Helicopter Service działające na Morzu Północnym (transport ludzi i ładunków na pomosty wież wiertniczych) zakupiło 10 śmigłowców francuskich Super-Puma.

● **ZSRR.** 15 listopada minęło 10 lat od powstania międzynarodowej organizacji łączności satelitarnej Intersputnik. W systemie tym pracuje obecnie 12 stacji naziemnych: 7 w Europie (w Bułgarii, na Węgrzech, w NRD, CSRS, Polsce i dwie w ZSRR), 3 w Azji (w Afganistanie, Mongolii, Wietnamie) i po jednej na Kubie i w Algierze. Jak wynika z informacji prasy radzieckiej, ok. 40 proc. programów telewizyjnych nadawanych w krajach członkowskich korzysta z systemu Intersputnik.

● **FAI.** 17 listopada w Paryżu odbyło się pierwsze posiedzenie nowej komisji poświęconej ultralekkiemu lotnictwu. Chodziło o ustalenia techniczne dla tego rodzaju statków powietrznych w skali międzynarodowej.

● **ZSRR.** Miesięcznik „Krylia Rodiny" (nr 11/1981 r.) przynosi dane o pierwszym rosyjskim pilocie, którym był Michaił Jefimow. Wykonał on lot pod Odessą 8 (21) marca 1910 r. Był to pierwszy lot rosyjskiego lotnika w Rosji. W listopadzie 1981 r. minęło 100 lat od dnia jego urodzin.

● **IATA.** W ciągu pierwszych 6 miesięcy 1981 r. ponad Atlantykiem Północnym przewieziono 8,1 mln pasażerów, czyli o 3,9 proc. więcej niż w identycznym okresie 1980 r.

● **HISZPANIA.** Przedsiębiorstwo AVIACO zatrudnia 1400 osób i dysponuje 10 samolotami DC-8, 9 – DC-9 i 5 – F-27. Od miesiąca jest członkiem IATA.

● **JAPONIA.** Przedsiębiorstwo Japan Air Lines obchodziło w 1981 r. 30-lecie działalności. Dotowane w 40,25 proc. przez państwo dysponuje 83 samolotami, w tej liczbie 39 – B-747.

● **ZSRR.** 20 listopada 1981 r. wyniesiono przy pomocy radzieckiej rakiety drugiego już satelitę Bhaskara-2 zbudowanego przez Indie. Satelitę wprowadzono na orbitę okołoziemską przy pomocy rakiety Kosmos. Satelita przeznaczony jest przede wszystkim do badania Ziemi. Wyznaczono 20 rejonów Indii do tego celu. Wyposażenie obiektu jest dziełem specjalistów z Indii i ZSRR, współpracujących w zakresie technik kosmicznych od 1962 r.

Nawet „okrągłe” jubileusze są dziś niemodne, cóż więc mówić o 35-leciu. 35 lat to jednak sporo czasu i niemało pracy. Tyle lat minęło Aeroklubowi Białostockiemu, którego powstanie zarejestrowano w Urzędzie Wojewódzkim w Białymstoku, 8 czerwca 1946 r. Tegoroczny jubileusz białostoccy lotnicy uczcili skromnie, ale godnie — codzienną pracą, dobrą statutową działalnością w powietrzu i na ziemi.

Społeczność lotnicza kraju, od chwili powstania Aeroklubu Białostockiego, z uwagą obserwowała zawiązywanie się lotnictwa sportowego na terenie ubogim w tradycje lotnicze. Na dobrą sprawę tradycję miało tylko szybownictwo. W 1937 r. ówczesna Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej zapoczątkowała bowiem na Ziemi Białostockiej szkolenie do kategorii A i B pilota szybowcowego.

35 lat temu nieliczna grupa entuzjastów lotnictwa zaczynała jednak od zera. Wydarzeniem było przejęcie obecnego lotniska klubowego, otrzymanie od wojsk radzieckich pierwszego daru w postaci samolotu Po-2, a wkrótce potem budowa pierwszego hangaru. Entuzjazm pierwszych organizatorów latania aeroklubowego w Białymstoku, szedł łeb w łeb z niezliczonymi trudnościami pionierskiej działalności. Wygrał entuzjazm, poparty rzetelną pracą, pełną nie tylko niezwykłego zaangażowania, ale wręcz zapamiętania. Do tych, którzy kładli solidne podwaliny do owocnej szeroką działalność modelarską Aeroklubu Białostockiego. Na początku lat pięćdziesiątych powstała sekcja spadochronowa, którą nieprzerwanie od 1952 r. do dziś, kieruje zasłużony instruktor Ryszard Ożarowski.

Kierownik AB, mgr Jan Jagodzik, który zaczął pracować na białostockim lotnisku w 1954 r. w charakterze instruktora, tak charakteryzuje pierwsze lata tego aeroklubu:

— Był to mały aeroklubik. Grupa pilotów i spadochroniarzy była nieliczna. W większości latała więc i skakała kadra etatowa. Każdy rok działalności aeroklubu zwiększał jednak liczbę uprawiających lotnictwo. Przybywało sprzętu. Doświadczeni i nowo wyszkoleni lotnicy zaczęli sięgać po pierwsze sukcesy sportowe.

Począwszy od lat pięćdziesiątych białostoccy lotnicy sportowi zaczynają się coraz częściej liczyć w rywalizacji na arenie krajowej.

Samolotowe mistrzostwo Polski zdobył Stanisław Kopacz, dwukrotnym wicemistrzem kraju był Konrad Wiciński, a mistrzami Polski juniorów w tej dyscyplinie — Romuald Łukaszewicz i Jerzy Kondraciuk.

Piloci samolotowi AB wykonali wiele lotów na rzecz gospodarki narodowej. Patrolowali lasy w ramach ochrony przeciwpożarowej, nieśli pomoc w okresach klęsk żywiołowych, wykonywali loty ratownicze, brali udział w kampaniach żniwnych itp. Działalność ta trwa do dziś, z niewielkimi zmianami, jeśli chodzi o zakres wykonywanych lotów.





Na zdjęciach w kolejności: Wilga na starcie zimowych zawodów klubowych w Białymstoku ● Najlepszy aktualnie szybownik Aeroklubu Białostockiego, wicemistrz Polski Piotr Wojda.

Zdjęcia: Mirosław Nikiciuk i Zdzisław Zaremba

BIAŁOSTOCKIE SKRZYDŁA

działalności AB, należą: pierwszy jego kierownik Wiktor Liwerski (organizujący nowy aeroklub z upoważnienia Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji), Leon Kłodecki, Jan Krzyżewski, Bronisław Dobrzyński i inni.

Ze zrozumiałych względów, przez pierwsze kilka lat, nowo powstała placówka lotnicza była skromna, na dorobku. Jej członkowie i sympatycy wierzyli jednak, że wcześniej czy później stanie się dużym, wielosekcyjnym, licznym aeroklubem z prawdziwego zdarzenia.

Oprócz pierwszej w aeroklubie sekcji samolotowej, już w 1946 r. powstała sekcja szybowcowa. Pierwsze aeroklubowe modelarnie lotnicze, w Białymstoku i Suwałkach, powstały w 1948 r. początkując

Czołowi białostoccy modelarze wśród uczestników centralnego zgrupowania w Lesznie. Pierwszy z lewej, wśród stojących — A. Filończuk, ostatni — R. Golubowski. Wśród siedzących, w środku — W. Kurza. Zdjęcie: Paweł Włodarczyk



Z biegiem lat rozszerzyła się działalność szkoleniowa. Począwszy od 1962 r. AB corocznie w okresie wakacyjnym szkoli na samolotach grupy kandydatów do dęblińskiej Szkoły Orląt. Liczna grupa dzisiejszych oficerów pilotów, niejednokrotnie na wysokich stanowiskach, zdobywała swe pierwsze ostrogi lotnicze właśnie w Aeroklubie Białostockim. Liczni wychowankowie AB po zdobyciu w aeroklubie uprawnień pilota zawodowego podjęli pracę także we wszystkich rodzajach lotnictwa cywilnego, w lotnictwie komunikacyjnym, sanitarnym, usługowym, gospodarczym. Mimo systematycznego odpływu najbardziej doświadczonych pilotów do lotnictwa zawodowego, reprezentanci AB corocznie kwalifikowali się i startowali nierzadko z powodzeniem, w ogólnopolskich imprezach samolotowych. Organizowali też wielokrotnie zawody okręgowe i klubowe, tak latem, jak zimą.

W br. piloci samolotowi AB wylatali 1 900 h i zdobyli ponad 50 nowych kwalifikacji. Na obozie LPW II stopnia wyszkolono 20 pilotów dla WOSL. Szkolono również dla potrzeb własnych. Sześciu członków AB w br. zdobyło licencje pilota samolotowego zawodowego. Reprezentanci AB startowali we wszystkich tegorocznych, samolotowych imprezach ogólnopolskich, z mistrzostwami Polski seniorów i juniorów włącznie. W okresie 35 lat wylatano w AB na samolotach 29 000 godzin i wyszkolono kilkuset pilotów, którzy zdobyli 700 kwalifikacji lotniczych.

Wiodącą sekcją AB jest sekcja szybowcowa. Jej kroniki odnotowują takie fakty, jak zdobycie pierwszej srebrnej odznaki szybowcowej (1950) przez Janusza Popławskiego, złotej (1952) i diamentowej (1955) przez Konrada Wicińskiego, ustanowienie w 1959 r. pierwszego rekordu świata przez Tadeusza Dąbka, rekord świata Wiery Kamińskiej, rekord Polski Konrada Wicińskiego i inne sukcesy. Na przestrzeni lat, cała plejada białostockich szybowników próbowała swych sił w bezpośredniej walce z pilotami całego kraju, w zawodach ogólnopolskich i mistrzostwach Polski. Od kilku lat największe sukcesy odnosi były mistrz Polski juniorów Piotr Wojda, który w br. zdobył tytuł drugiego wicemistrza kraju wśród seniorów (w klasie standard) i reprezentował nasze barwy narodowe w zawodach państw socjalistycznych.

Instr. Janusz Gadomski, od ponad ćwierć wieku kierownik sekcji i współtwórca siły białostockich szybowników, oprócz tego zawodnika wyróżnia jeszcze wyróżniających się aktualnie pilotów sekcji: Henryka Sosnowskiego, Andrzeja Żukowskiego, Sławomira Brzostowskiego, Dariusza Wiśniewskiego, Andrzeja Wyszyńskiego i innych. Dobrą tradycją sekcji są rozgrywane od 1959 r. Szybowcowe Mistrzostwa Ziemi Białostockiej. Przykładem działalności tej sekcji niech będą wyniki 1981 r., w którym m.in. wylatano 2800 h, wyszkolono podstawowo 25 osób, zdobyto ponad 100 uprawnień, 13 diamentów, przeleciano 38 000 km (w rekordowym roku 1976 szybownicy AB przelecieli aż 58 000 km). Natomiast dorobek całego 35-lecia to m.in. 276 odznak szybowcowych (217 srebrnych, 43 złote i 16 diamentowych), 250 diamentów za przeloty 300 i 500 km oraz przewyższenia 5 000 m, 32 500 wylatanych godzin i ponad 510 000 przelecianych kilometrów, wreszcie 8 odznak Mistrza Sportu.

Na przestrzeni tego 35-lecia spadochroniarze AB wykonali blisko 25 000 skoków (1981 r. — 1 500 skoków) i zdobyli ponad 550 odznak spadochronowych. Instr. Ryszard Ożarowski, wspomina i wyróżnia, takich byłych i aktualnych spadochroniarzy AB, jak Tadeusz Bigulski, Zbigniew Luczewski, Roman Łapucki, Władysław Samojlik, Kazimierz Winnicki, Grzegorz Ozorowski oraz najmłodsi — Wojciech Białobrodzki z Technikum Rolniczego w Supraślu, Anatol Busłowski z Technikum Geodezyjnego w Białymstoku, Grzegorz Jankiewicz z Technikum Włókienniczego w Białymstoku i innych.

W 1948 r. w dwóch aeroklubowych modelarniach wyszkolono pierwszych 100 modelarzy juniorów. W rok później najlepsi modelarze AB startowali już w zawodach ogólnopolskich. Pierwsze, liczące się na arenie krajowej sukce-

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

LUFTHANSA w POLSCE

W Warszawie przebywał pan Karl Theo Rehmerta, nowy dyrektor Lufthansy we Frankfurcie n. Menem, odpowiedzialny za wszystkie placówki tego przedsiębiorstwa w europejskich krajach socjalistycznych. Stanowisko to objął 1 listopada br., jest wieloletnim pracownikiem tej firmy, był m.in. w zarządzie w Kolonii, gdzie zajmował się polityką przewozów oraz szefem sprzedaży czarterowego przedsiębiorstwa Lufthansy — Condor. Ma 53 lata. Z okazji swego pierwszego pobytu w Polsce, dyr. K. T. Rehmerta spotkał się z dziennikarzami, informując ich o działalności Lufthansy.

Dla warszawskiej placówki Lufthansy rok 1981 jest rokiem jubileuszowym. 1 kwietnia 1971 r. odleciał z Frankfurtu n. Menem pierwszy samolot Lufthansy do Warszawy, otwierając stałe połączenie między obu miastami. Od 10 lat rozwija się i pogłębia w wielu dziedzinach współpraca z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT, o czym świadczy najlepiej istniejąca obecnie poważna liczba połączeń między Polską i Republiką Federalną Niemiec.

Obecna sytuacja polityczno-gospodarcza wpłynęła na zmniejszenie się turystyki do Polski oraz na zmniejszenie się importu i eksportu. Odbiło się to również na przewozach lotniczych. Lufthansa zarejestrowała w pierwszych dziewięciu miesiącach bieżącego roku spadek przewozów pasażerskich na trasie Frankfurt—Warszawa o 25 procent, a na odcinku Warszawa—Frankfurt o 17 procent. W dziedzinie frachtu natomiast, Lufthansa przewozi codziennie do Polski pokaźną ilość przesyłek pocztowych, zawierających żywność i lekarstwa.

Mając na uwadze planowaną w 1982 r. reformę gospodarczą, Lufthansa poważnie liczy na ożywienie gospodarki PRL i na wzrost przewozów lotniczych. Trzeba dodać i to, że Lufthansa, jako jedna z nielicznych zachodnich linii lotniczych, nie ograniczyła swoich połączeń do Polski.

Pan Rehmerta powiedział nam również, że wyniki handlowe Lufthansy w trzecim kwartale br. są dobre. Uzyskany zysk w wysokości 132 milionów marek w dużej mierze zmniejszy straty, jakie przyniosły przedsiębiorstwu dwa pierwsze kwartały. Jeżeli w czwartym kwartale nie nastąpią żadne negatywnie działające na sytuację gospodarczą okoliczności, to za 1981 r. Lufthansa może mieć, jako koncern w całości pozytywne wyniki finansowe. Na powyższy wynik wpływ mają również zyski uzyskane ze sprzedaży przestarzałych Boeingów 737. Dzięki tej sprzedaży i poprzez zakup nowych, o wiele ekonomiczniejszych Boeingów 737—230, Lufthansa stała się linią lotniczą posiadającą obecnie najnowocześniejszy i najmłodszy park samolotów na świecie. Przeciętna wieku wszystkich samolotów Lufthansy wynosi ok. 4 lata.

Według stanu na 30 listopada 1981 Lufthansa posiada: 11 Boeingów 747 (Jumbo Jet), 13 DC 10, 9 Boeingów 707, 10 A 300, 26 Boeingów 727, 29 Boeingów 737; łącznie 98 samolotów.

W okresie styczeń—wrzesień 1981 samoloty Lufthansy przeleciały 159,9 mln km; przewieziono 10,5 mln pasażerów; wykorzystanie proponowanych miejsc pasażerskich — 60,5 proc; wskaźnik przewozu pasażerów, frachtu i poczty w stosunku do liczby miejsc i tonażu — 61,8 proc.

(kon)

Niżej: Boeing Lufthansy w Centralnym Porcie Lotniczym na Okęciu w Warszawie. Zdjęcie: Krzysztof Czyż



OBLOT SZYBOWCA ULS

Blisko pół wieku musiało upłynąć, by mury Politechniki Warszawskiej, mógł znowu opuścić „skrzydlaty absolwent". Zaprojektowany i wykonany całkowicie na uczelni — połączonym wysiłkiem pracowników i studentów — wzbogacił i poszerzył stereotypowy proces dydaktyczny i typową problematykę prac naukowo-badawczych. A przede wszystkim: PRZEŁAMAŁ ZAKLĘTĄ BARIERĘ NIEMOCY.

I choć nasz współczesny absolwent robi wrażenie lekko speszonego, stawiany w towarzystwie swoich znakomitych poprzedników — protoplastów rodziny RWD (jest przecież tylko skromnym, lekkim i niedużym szybowcem), to zarazem jednak z dumą twierdzi, iż przy swoich pięćdziesięciu kilogramach masy jest najlżejszym aeroplanem, no, w Europie środkowej, a także, że wykonany jest ściśle według kryteriów mody obowiązującej w ostatniej ćwierci XX wieku: kompozyty polimerowe, struktury przekładkowe, wypełniacze komórkowe...

Niech długie i cierpliwe narodziny ULS-a, pozostaną po części słodką tajemnicą konstruktorów i budowniczych. Zapał i determinacja musiały tu niejednokrotnie rekompensować brak doświadczenia, właściwy sytuacji „odradzania na zgliszczach", jak również stanowić przeciwwagę dla „życzliwej obojętności" najbliższego środowiska.

Nie czas tu jednak na rozpamiętywanie przeszłości. Natomiast od poprzedniej, a zarazem pierwszej informacji o ULS-ie, związanej z „zatknięciem wiechy" na prawie już gotowym prototypie, musiało jeszcze upłynąć kilka pracowitych wakacyjnych miesięcy. Złożyły się na nie przede wszystkim próby statyczne elementów, podzespołów, jak i całej konstrukcji, a także istotne prace modyfikacyjne przy typowym wózku transportowym do łodzi, tak by mógł on posłużyć do przewozu statku — ale powietrznego.

Szybowiec bowiem czekała dalsza tułaczka, jako że stolica, nie posiadająca normalnego lotniska, nie pozwalała, tak jak przed laty, na oblot w pobliżu miejsca budowy. Okazało się jednak, że droga nie będzie aż tak daleka, postanowiliśmy bowiem osobiście przekonać się o gościnności Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej — co też umożliwiono nam chętnie i bez zbędnych formalności.

W ten sposób w sobotę, 26 września wieczorem, zaprzęg złożony z dwóch „maluchów" i wózka transportowego z szybowcem, pojawił się w Piotrkowie, wzbudzając zrozumiałe zainteresowanie po drodze.

W niedzielę, w dniu oblotu, bacznie obserwowaliśmy głównego konstruktora dra inż. **Romana Świtkiewicza** (szef naszego Zespołu Technologii Lotniczych Konstrukcji Kompozytowych, bardzo się obrusza na ten tytuł, ale fakt jest faktem!), lecz jakoś nie stwierdziliśmy ani u niego, ani u siebie, żadnych objawów niedyspozycji żołądkowych. To nietypowe zachowanie mogło być w pewnym stopniu wynikiem „herbatki z rumem", przyjętej poprzedniego dnia wieczorem. Jednakże głównie chyba liczyła się świadomość, że konstrukcja, choć niedoskonała, jest w dobrych rękach.

Oblotu szybowca podjęli się bowiem znakomici piloci doświadczalni z Bielska — można rzec, w dobrym tego słowa znaczeniu, rutyniarze w swoim fachu: młodzieńczy nestor pan **Adam Zientek** i szef Działu Pomiarów w Locie PD-PSz PZL-Bielsko mgr inż. **January Roman.** Również nadzór przy oblocie z ramienia IKCSP sprawował, bardzo nam życzliwy i wyrozumiały wobec eksperymentalnych konstrukcji, pan mgr inż. **Jerzy Trzeciak.** Wreszcie holowania szybowca przy pomocy znakomitego pojazdu (naprawdę!) marki Tarpan podjął się sam szef techniczny Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej, a nasz serdeczny kolega, mgr inż. **Andrzej Marcjanik.**

Byliśmy również spokojni o naziemną obsługę techniczną szybowca, gdyż sprawowała ją czwórka studentów, najwytrwalszych zapaleńców, pracujących przy budowie ULS-a niemal od samego początku: **Janek Filipiak, Wojtek Frączek, Andrzej Gozdalik** i **Jurek Tiereszko.** W tym miejscu jednakże musimy również oddać sprawiedliwość wszystkim pozostałym budowniczym ULS-a, którzy, głównie podczas praktyk wakacyjnych Koła Naukowego Lotników, stworzyli podwaliny do programu ultralekkiego szybowca, jak też dołożyli swoją cegiełkę bezpośrednio do jego powstania — **bez nich byłoby to niemożliwe.**

I wreszcie ostatni czynnik, choć nie mniej ważny: pogoda. Przyznajemy, że dopiero ona trochę nas speszyła: była jakby zamówiona — słoneczna, nieomal lipcowa niedziela. Czy nie za dobrze wszystko się układa?

Pan Adam Zientek, nawet jeśli miał jakieś wątpliwości (choć nie zadaliśmy takiego pytania), nie okazywał nic po sobie, wprost przeciwnie — aktywnie uczestniczył w przygotowaniach do startu. Nie było więc wyjścia: wynieśliśmy szybowiec przed hangar, a następnie na murawę lotniska, i...

... O tym najlepiej chyba mówią już zdjęcia. Pragniemy tu jedynie dodać, że szybowiec w ramach oblotu wykonał 10 lotów — i 11 startów — bowiem wysokość pierwszego „lotu" wynosiła 0 m (był to tzw. szur wykonany z prędkością mniejszą od minimalnej — w celu sprawdzenia skuteczności lotek). Już jednak przy następnym starcie pan Adam Zientek postanowił — ku naszemu miłemu zaskoczeniu —

oderwać szybowiec od ziemi, i to na całe półtora metra (jak twierdzą obserwatorzy), po czym wylądował tak precyzyjnie i miękko, jakby szybowiec w jego rękach był delikatnym instrumentem muzycznym (co też dostarczyło zrozumiałych wzruszeń konstruktorom i budowniczym aeroplanu).

Następne loty pana Zientka, stopniowo na coraz większą wysokość (początkowo przy linie długości 200 m, następnie 400 m), miały na celu opanowanie kolejnych elementów pilotażu: od zakrętów o 90° w lewo i w prawo, do pełnego zakrętu o 360° z lądowaniem pod wiatr.

Ostatnie dwa loty należały do pana Romana. I on pokazał swoją klasę, gdy w drugim locie, po stromym wznoszeniu, wykonał obszerną rundę nad lotniskiem, wzbudzając niekłamany zachwyt wszystkich obserwatorów pierwszych lotów ultralekkiego szybowca ULS.

I w ten to sposób dokonał się oblot konstrukcji — w tzw. stanie surowym. Przerwa w lotach potrwa do późnej wiosny. W tym czasie szybowiec zostanie polakierowany. Zostaną również wykonane niezbędne uzupełnienia i poprawki, tak by następnie mogły odbyć się próby państwowe, zakończone wpisaniem do rejestru statków powietrznych w PRL. A zatem — do wiosny...

Mgr inż. JERZY KĘDZIERSKI
Mgr inż. PRZEMYSŁAW PLECIŃSKI

1



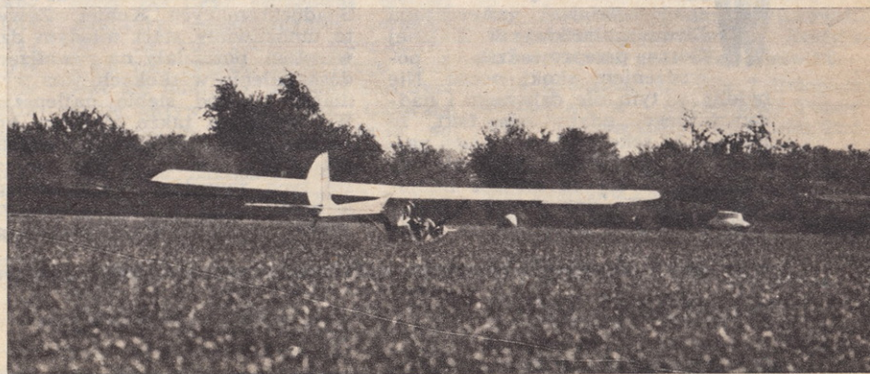
2



3



4



5



6



7

NA ZDJĘCIACH:

1. Ultralekki szybowiec w powietrzu.
2. Przygotowanie do startu.
3. Za sterami ULS-a znany pilot doświadczalny, Adam Zientek.
4. Szybowiec próbował także inny pilot doświadczalny January Roman.
5. Pilot gotów do startu, lina naprężona, za chwilę szybowiec ULS wzbije się w powietrze.
6. Konstrukcja szybowca jest rzeczywiście lekka.
7. Próba działania zaczepu.

Zdjęcia: Jan Filipiak, Jerzy Tiereszko

LUBUSCY SPADOCHRONIARZE



Nocne skoki spadochronowe w Aeroklubie Ziemi Lubuskiej. Zdjęcia: Wacław Hołyś



W październiku 1981 r. sekcja spadochronowa Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze przeprowadziła z powodzeniem skoki nocne. Nie byłoby w tym nic dziwnego i nadzwyczajnego, gdyby nie fakt, że właśnie ta sekcja — wysunięta najdalej na zachód obszaru naszego kraju, stara się od lat coś inicjować i sygnalizować. Ta właśnie sekcja w 1970 r. zainicjowała organizowanie Ogólnopolskich Zawodów Spadochronowych Kobiet. Zawody te umożliwiały start młodym dziewczętom, pozwalały na rywalizację, doskonalenie w skokach oraz wyłanianie spośród siebie najlepszych. Wprowadzono także ciekawą konkurencję o Puchar Winobrania. Właśnie w Zielonej Górze, w czasie tych zawodów, nie tylko społeczność lotnicza, ale także sympatycy w całym kraju poznali nazwiska przyszłych naszych reprezentantek, członkiń kadry narodowej, czy też triumfatorek zawodów spadochronowych o charakterze krajowym lub międzynarodowym. Tutaj skakała Barbara Gilewska, Władysława Sternicka, Krystyna Pączkowska, Aleksandra Drabikowska, Elżbieta Paterek, Beata Leszczyńska, Grażyna Papirowska, Danuta Kordyś, Regina Biernat i wiele innych. Niektóre z nich nadal skaczą, inne pracują w charakterze instruktorów, inne jeszcze, ze względu na sytuację rodzinną musiały zrezygnować z działalności sportowej.

Nie sposób pisać o całej wieloletniej działalności sekcji spadochronowej z Zielonej Góry. Warto — jak sądzę — przy tej okazji przypomnieć, że właśnie na lotnisku w Przylepie w 1964 r. swój pierwszy skok ze spadochronem wykonała Anna Kwaśnik, późniejsza wielokrotna reprezentantka naszego kraju w zawodach międzynarodowych i mistrzostwach świata, że punkty przez nią zdobyte na wielu zawodach przyczyniły się do uzyskania przez Polki medali brązowych lub srebrnych.

Sekcją spadochronową kierowali m.in. Janusz Stachowicz, Stanisław Maciejewski, Lech Biernat; obecnie kieruje nią Leonard Kosiński, wychowanek sekcji. Ma on do pomocy etatowego instr. Zbigniewa Zielińskiego oraz praktykanta, który uzyskał w br. uprawnienia instruktora — Edwarda Bogackiego. O wzorowej atmosferze w sekcji świadczyć może powrót do wyczynu szefa technicznego AZL Adama Kaszy. Szef techniczny oprócz samodzielnych lotów szybowcowych wykonał we wrześniu 500-ny skok ze spadochronem oraz praktycznie zapoznał się z latającym skrzydłem SW-11. Sekcja skakała z wypożyczonego z Aeroklubu Ostrowskiego samolotu An-2 i sporadycznie z PZL-104 Wilga. W br. AZL otrzymał z Wojsk Lotniczych własnego An-2 i z nadzieją oczekuje sezonu 1982, mając ambicję zająć dobre miejsce, wśród sekcji spadochronowych, aeroklubów regionalnych.

Jesień na lotnisku Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, jak co roku wykorzystywana jest do wznowienia nawyków w działalności lotniczej w nocy. Nocne skoki spadochronowe zakończyły też niezwykle udany sezon sekcji spadochronowej w Zielonej Górze. Co prawda uprawnień do skoków w nocy zdobyto tylko 5, ale ogólny bilans sezonu jest imponujący. Uzyskano: 19 tytułów skoczka, 14 II klas, 14 srebrnych odznak i 16 złotych odznak skoczka spadochronowego. Ogółem wykonano 3 390 skoków. Reprezentacja AZL zdobyła III miejsce w Mistrzostwach Polski w Wieloboju Spadochronowym. Wszystko to świadczy o dużej aktywności skoczków lubuskich.

Jednym z zasadniczych zadań sekcji jest szkolenie w ratownictwie spadochronowym uczniów Liceum Lotniczego w Zielonej Górze. Każdy drugoklasista wykonuje minimum 7 skoków, a chętni przyjmowani są do sekcji i skaczą wyczynowo. Najlepsi, jak Robert Mortka, Maciej Mielniczuk, Jacek Adamski czy Zdzisław Chromik, przekroczyli już 150 skoków i mają II klasę skoczka. W ratownictwie przeszkolono 100 licealistów.

Tak więc, sezon lotniczy skoczków lubuskich można uznać za w pełni udany. Na ten stan złożyła się nie tylko sama działalność sekcji, ale również duże zainteresowanie i pomoc kierownictwa aeroklubu.

(m)

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

sy, przyszły w latach pięćdziesiątych i trwają do dziś. Najlepsi z białostockich modelarzy z powodzeniem reprezentują barwy narodowe, w najpoważniejszych imprezach międzynarodowych, z mistrzostwami Europy i świata włącznie. Do najbardziej znanych i utytułowanych modelarzy białostockich należą: Kazimierz Łapiński, Roman Gołubowski, Roman Połubiński, Andrzej Struniawski, Andrzej Filończuk, Andrzej Poczobut, Sławomir Golonko, Jerzy Banasiuk, Bogusław Pachurek, Henryk Halicki, Roman Balunowski, Wiesław Kurza i inni. Obecnie AB sprawuje patronat nad 23 modelarniami lotniczymi, w czterech okolicznych województwach. Kierownik sekcji modelarskiej i ośrodka modelarstwa lotniczego AB w Białymstoku Mieczysław Czapla, podkreśla wysoki poziom czołówki i szerokie, mocne zaplecze. Sukcesy w zawodach międzynarodowych, jak chociażby ubiegłoroczne wicemistrzostwo Europy R. Gołubowskiego, ponad 20 tytułów mistrzów i wicemistrzów Polski (seniorów i juniorów), 2 odznaki Mistrza Sportu, idą w parze z masowym szkoleniem najmłodszych. W dotychczasowej działalności wyszkolono łącznie ponad 14 000 modelarzy (w 1981 — 650 podstawowo i 50 wyczynowo). Aktualnie modelarze białostoccy dominują w klasach modeli szybowców F1A i modeli z napędem gumowym F1B. W tegorocznych mistrzostwach Polski, w obydwu klasach, zdobyli po dwa pierwsze miejsca.

Aeroklubowi Białostockiemu bliskie są sprawy szkolenia i sportu balonowego, skupione w Studenckim Klubie Balonowym przy Filii UW w Białymstoku. Członkowie SKB są członkami AB, który pomaga im w rozwoju działalności balonowej.

Działalność lotniowa skupia się w Filii AB w Suwałkach. Dzięki sympatykom i działaczom lotnictwa, takim jak prezydent Suwałk mgr Jan Kaszuba i inż. Gedymin Żyliński, krzepnie w Suwałkach, powołana dwa lata temu, lotnicza placówka. W br. w Suwałkach szkolili się spadochroniarze, natomiast suwalscy kandydaci na szybowników w liczbie 14 osób szkoleni byli w Białymstoku. Podkreślić należy, że wszystkie związane z tym koszty pokryło Kuratorium Oświaty i Wychowania w Suwałkach.

Mówi szef wyszkolenia AB, Zygmunt Leczycki: Przekraczamy pewne granice, które dotąd były marzeniem. To cieszy i satysfakcjonuje. Problemem, który nas nurtuje, jest brak stabilizacji kadry wyszkoleniowej. Regułą jest, że instruktor pracuje u nas 2—3 lata. Potem opuszcza aeroklub, przechodząc do innego rodzaju lotnictwa. Pragnę podkreślić zjawisko, które u nas występuje: duży „tłok" pilotów na starcie. Jest więc swoisty kłopot z nadmiarem pilotów. Nie wszyscy, którzy przychodzą na lotnisko, mogą polatać. To cieszy i martwi, ale przede wszystkim wprowadza w zakłopotanie. Mamy problemy w rodzaju: jak zapewnić szybowce wszystkim zawodnikom, którzy zakwalifikowali się do imprez ogólnopolskich? Możemy powiedzieć, że panujący w kraju kryzys nas ominął. Dzięki oszczędnej gospodarce i umiejętności przewidywania naszego kierownictwa, będziemy mieli na czym i za co latać, jeszcze w przyszłym roku. Co jednak będzie z działalnością lotniczą w następnych latach — nie wiadomo. Mamy jednak nadzieję, że tak jak dotąd, naszą codzienną pracą zdamy niełatwy egzamin przed miejscowym społeczeństwem, obserwującym bacznie nasze poczynania.

Białostocki 35-latek dobrze zasłużył się polskiemu lotnictwu. Setkom młodych ludzi przypiął skrzydła, tysiącom przybliżył lotnictwo. Przez cały czas swej działalności, dobrze i z pożytkiem uczył, szkolił, wychowywał, popularyzował i czynił to nadal. Cieszy się zasłużonym uznaniem władz, zakładów pracy, instytucji, organizacji społecznych, miejscowego społeczeństwa, które wielokrotnie przychodziło z pomocą białostockim lotnikom, fundując im m.in. samoloty An-2 i Wilga, motoszybowiec Ogar oraz szybowce — 2 Cobry i Jantara. Miejscowym władzom nie przeszkadza to jednak planować zabudowy mieszkaniowej na aeroklubowym lotnisku. Na szczęście dla lotników, obecny kryzys gospodarczy oddalił na jakiś czas, realizację tych nieprzychylnych entuzjastom latania, planów.

Siłą AB są jego wychowankowie, od najstarszych do najmłodszych. Ale na sukces aeroklubu solidnie zapracowali także jego działacze społeczni i pracownicy. Kierownik AB mgr Jan Jagodzik, pragnie wyróżnić przede wszystkim wieloletnich, niezwykle ofiarnych pracowników AB, na których w dobrej, lotniczej robocie zawsze można liczyć, takich jak: kierownik sekcji spadochronowej instr. Ryszard Ożarowski, kierownik sekcji szybowcowej instr. Janusz Gadomski, szef techniczny Henryk Zaman i cała kadra techniczna, szef wyszkolenia Zygmunt Leczycki, kierownik sekcji modelarskiej Mieczysław Czapla i inni.

Banalna dla niektórych prawda, że ludzie stanowią o wszystkim, znajduje w Aeroklubie Białostockim pełne potwierdzenie. Od jednego z wieloletnich pracowników AB usłyszałem: Pomimo wielu lat pracy w aeroklubie, nie dorobiłem się. Mam jednak satysfakcję z dobrze wykonanej roboty, z sukcesów moich wychowanków i mojego aeroklubu.

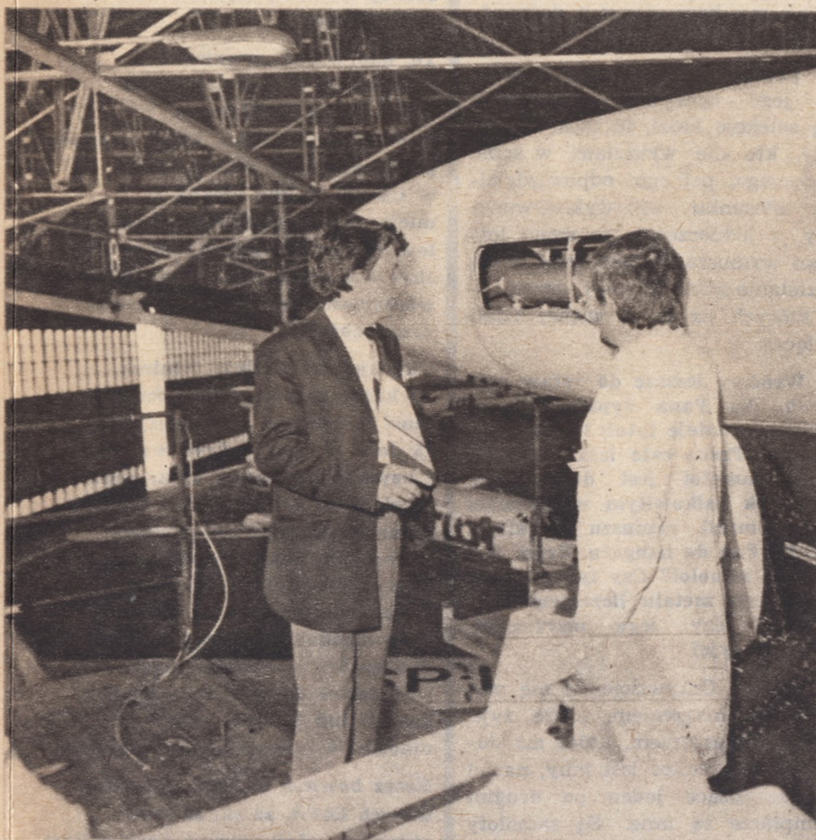
W Białymstoku podczas tegorocznych uroczystości z okazji Święta Lotnictwa wygłoszono referat, którego spora część poświęcona była 35-leciu Aeroklubu Białostockiego. Powiedziano w nim m.in.: Był to ogrom pracy. Sukcesy zawdzięczamy działaczom społecznym, pracownikom, pilotom, spadochroniarzom, modelarzom, którzy nie szczędzili ani własnego czasu, ani sił. Składamy im słowa uznania i podziękowania.

Przyłączamy się do tych słów. Nic dodać, nic ująć. I życzymy dalszych sukcesów.

HENRYK KUCHARSKI

LOT nowiny

Nr 235
grudzień
1981



Zawsze marzył mu się wielki świat, toteż jako kierunek studiów — wybrał sobie Wydział Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. Po dwóch latach doszedł jednak do wniosku, że jego powołaniem są statki, tyle że powietrzne... Razem z żoną przenosi się więc do Warszawy, gdzie oboje studiują na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej. W 1971 roku małżeństwo Metelskich uzyskuje dyplomy inżynierów — konstruktorów lotniczych. Władysław Metelski, jako stypendysta firmy — podejmuje pracę oczywiście w LOCIE (żona w Instytucie Lotnictwa). Pracuje w Wydziale Głównego Technologa, gdzie m.in. wraz z zespołem przygotowuje, a następnie wprowadza w życie koncepcję przeprowadzania generalnych remontów samolotów An-24, siłami własnymi przedsiębiorstwa. Później pracuje na stanowisku mistrza w Oddziale Obsługi Technicznej Samolotów Odrzutowych.

Od 1977 r. jest szefem Kontroli Technicznej, a więc człowiekiem, od którego decyzji zależy, czy dany samolot może znaleźć się w powietrzu. Z czasów studenckich pozostało mu umiłowanie żeglarstwa, w tej chwili raczej platoniczne (od lat buduje własny jacht, tyle że nie może go skończyć), ze względu na chroniczny brak czasu.

Z inżynierem magistrem WŁADYSŁAWEM METELSKIM (35) rozmawia ROMUALD TEYSZERSKI.

CZY SAMOLOT ma duszę?

— Studiował Pan w Gdańsku budownictwo okrętów, razem ze swoją przyszłą żoną, razem zmieniliście kierunek studiów — zamiast statków wybraliście samoloty. Przez grzeczność nie będę pytał, kto był lepszym studentem, ale skoro tak wszystko robicie razem, to dlaczego razem nie pracujecie?

Władysław Metelski: — To rzeczywiście przypadek, że nie pracujemy razem, ale jak stwierdzam — przypadek po stokroć szczęśliwy. Przemysł lotniczy, techniczna obsługa lotnictwa, właściwie całe lotnictwo, to bardzo specyficzna dziedzina. Człowiek nie związany z tym wszystkim, nawet nie zdaje sobie sprawy z tego, jak każdy z nas przytłoczony jest brzemieniem odpowiedzialności. Używam może wielkich słów, ale tak właśnie jest naprawdę. Jako młody inżynier zdawałem sobie sprawę, że w swojej pracy winienem z siebie dać wszystko, bo przecież najmniejszy błąd może się srogo zemścić. Dopiero jednak praca w towarzystwie lotniczym, w dziedzinie, którą najogólniej nazwać można techniczną obsługą samolotów — uświadomiły mi ogrom tego, za co każdy z nas odpowiada. Mój oddział dopuszcza samoloty do lotów i świadomość tego, że od nas zależy życie setek osób, jest przytłaczająca. Nawet w tej chwili, gdy siedzimy tu razem, łapię się na tym, że myślę, co z naszymi samolotami: dwa są w tej chwili nad Atlantykiem, jeden nad Oceanem Indyjskim, kilka nad Europą... Wiem, że wszystkie są sprawne — inaczej nie wyleciałyby z Warszawy — ale ta potrzeba, ten odruch myślenia — są silniejsze ode mnie. Zaoszczędziłem swojej żonie tych szarpiących nerwy rozważań. Może dlatego w domu panuje ład i harmonia.

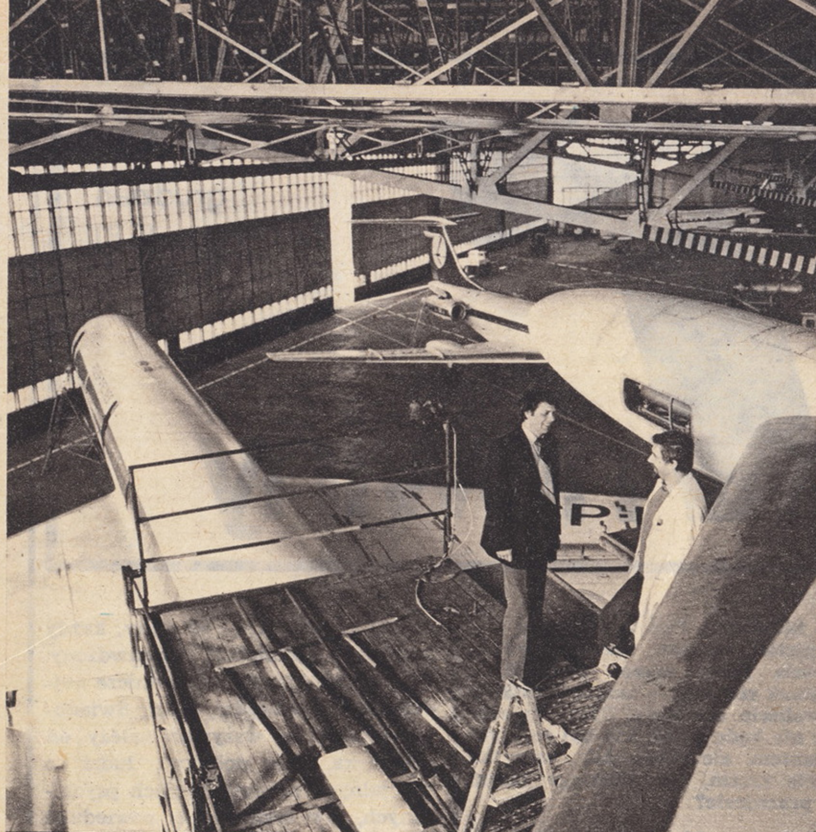
Wystarczy, że ja ciągle mówię i myślę o pracy. Ona, w swoim instytucie, ma spokojniejsze życie. Nawiasem mówiąc, teraz akurat przebywa na urlopie, na wakacjach z naszą córką Kaśką.

— Mówi Pan o tych swoich samolotach, jak o żywych istotach, tonem pełnym szacunku...

W. M.: — Myślę, iż fakt, że podróże lotnicze są dziś, statystycznie biorąc, najbezpieczniejszym sposobem poznawania tego świata, bierze się właśnie z takiego, a nie innego stosunku do swej pracy załóg i mechaników lotniczych. W lotnictwie łańcuch ludzi mogących popełnić błąd jest ogromny, dlatego też każdy następny, kontroluje poprzedniego. Każdy detal jest po stokroć policzony, jego wykonanie sprawdzone, samolot przed rozpoczęciem seryjnej produkcji — oblatany, każdy seryjny egzemplarz sprawdzony. Dlatego też konstrukcje lotnicze najczęściej nie zawodzą ludzi. Świadomość tego, że wszystko zależy od człowieka, każe dobierać ludzi o specjalnych predyspozycjach psychicznych, nie waham się powiedzieć — o wysokiej moralności. Ja w każdym razie tak sobie staram się dobierać współpracowników. I obojętne, czy będzie to inżynier, absolwent renomowanej politechniki czy wysoko kwalifikowany mechanik — absolwent szkoły zawodowej. Każdy z nas musi ufać drugiemu, a jednocześnie ufając — kontrolować go, bo przecież człowiek może się pomylić. Pamięta pan tę historię z niedokładnym domykaniem bagażnika w samolotach DC-10? Czy zespół konstruktorów mógł przewidzieć, że ich wspaniały twór dostanie się w ręce człowieka, który nie znając dokładnie instrukcji popełni błąd? Można tu mówić o niedokładnym przeszkoleniu obsługi naziemnej, ja jednak ustawiłbym ten problem w kategoriach moralnych. Do samolotu trzeba podchodzić na kolanach. Nie można czegoś zapomnieć, czegoś zlekceważyć, czegoś nie zrobić.

— Ale przecież nie można polegać „tylko" na czyjejś dobrej woli, na czyjejś uczciwości, czy nawet wysokich kwalifikacjach zawodowych...

W. M.: — Oczywiście, że nie. Dlatego też cały system kontroli, badań, przeglądów, opracowany jest z reguły bardzo dokładnie przez producenta: firmę, która budowała dany samolot. Wiadomo, że po 300 godzinach lotu trzeba przejrzeć to i to, po 1800 wymienić co innego. Jest to bardzo dokładny harmonogram, którego, równie dokładnie, trzeba się trzymać... Oczywiście każdy użytkownik z reguły modyfikuje, przystosowuje do swoich potrzeb ten, opracowany przez biuro konstrukcyjne producenta, system technicznej obsługi samolotu. Z reguły modyfikacje te zmierzają w kierunku jeszcze dokładniejszej, jeszcze częstszej kontroli niektórych elementów. Jest regułą, iż po każdym lądowaniu i przed każdym startem robi się przegląd, sprawdza oleje, płyny, ciśnienie. Przeglądy okresowe wykonywane w ściśle określonych terminach, po ściśle określonej liczbie godzin w powietrzu, polegają na dokładnym badaniu konstrukcji (my np. robimy to m.in. przy pomocy aparatu rentgenowskiego f-my Phillips, zresztą urządzenia będącego ▶





...od 1977 r. jest szefem Kontroli Technicznej, a z czasów studenckich pozostało mu umiłowanie żeglarstwa.

szczytem światowej techniki), wymontowywaniu z maszyny poszczególnych zespołów i badaniu ich w warunkach laboratoryjnych. Przegląd taki, zakończony sporządzeniem określonego dokumentu, przy prawidłowym wykonaniu daje gwarancję, że dane urządzenie będzie pracować sprawnie przez następne 100, 200 czy 300 godzin. Potem następują tzw. próby funkcjonalne, ich zakres jest zawsze jednakowy, bez względu na to, czy dokonany właśnie przegląd jest niemal, jakby powiedział to laik — małym remontem, czy tylko rutynowym sprawdzeniem, jakiegoś stosunkowo prostego mechanizmu. I dopiero wtedy, gdy wszystko będzie dokonane zgodnie z instrukcją, a wszystkie próby wypadną pomyślnie — można stwierdzić, odpowiednim dokumentem, że samolot jest zdatny, czyli dopuszczony do lotu. Oczywiście sposób dokonywania tych przeglądów, a raczej badań — różny jest, w różnych przedsiębiorstwach. Można wycofać samolot z lotów i przez 10 dni, w hangarze przejrzeć go bardzo dokładnie. Można te 10 dni przeglądu rozłożyć w czasie, każdy robi tak, jak mu wygodniej, czy jego zdaniem — lepiej. Wszyscy jednak za punkt wyjścia i generalną zasadę, od której nie może być odstępstwa, biorą — bezpieczeństwo lotu, bezpieczeństwo pasażera.

— Każde towarzystwo lotnicze eksploatujące dany typ samolotu ma jakieś, lepsze lub gorsze, związane z nim doświadczenia. Czy istnieje wymiana tych doświadczeń, czy też każdy, chcąc wypaść jak najlepiej, swoje osiągnięcia zazdrośnie chowa dla siebie?

W. M.: — Chciałem właśnie o tym powiedzieć, gdyż jest to dobry chyba przykład międzynarodowej współpracy, w której poszczególne towarzystwa, mając na względzie cel nadrzędny: bezpieczeństwo, dzielą się swymi doświadczeniami nabytymi w trakcie eksploatacji danego sprzętu. Bo przecież zadaniem każdego przewoźnika, właśnie w trosce o bezpieczeństwo, o którym tu tyle mówimy, jest nie tylko dokładne przestrzeganie instrukcji eksploatacyjnej, sporządzonej przez biuro konstrukcyjne producenta, ale i szukanie nowych, coraz to lepszych metod tej eksploatacji. Każdy producent, jak i każde towarzystwo lotnicze — są zainteresowani wprowadzeniem i upowszechnieniem metod i osiągnięć, sukcesów i doświadczeń innych. Nie bawiąc się w szczegóły techniczne, mogę z dumą powiedzieć, iż nasza firma ma niejedno takie opracowanie na swym koncie. Korzystają z tego inne towarzystwa, tak jak my korzystamy z doświadczeń innych.

Po prostu tak musi być. Lotnictwo, jego specyfika, wymuszają ostrą selekcję ludzi, tu musi odpaść każdy, kto nie wykształci w sobie świadomego, pełnego odpowiedzialności stosunku do wykonywanej pracy, a jednocześnie to samo lotnictwo wymusza niejako współpracę i udzielanie sobie pomocy przez ludzi, których na ziemi więcej dzieli niż łączy.

— Wróćmy jeszcze do spraw osobistych. Na Pana dyplomie inżynierskim widnieje tytuł: konstruktor lotniczy. Przez całe lata uczył się Pan, że samolot jest doskonałym, aczkolwiek całkowitym wymiernym tworem myśli, geniuszu ludzkiego. Wchodzi Pan do hangaru. Czym jest dla Pana samolot? Czy tylko owym, zaklętym w metalu liczeniem konstruktora, czy jego marzeniem, czymś, co żyje?

W. M.: — Oczywiście, że nie metalem, ale marzeniem, które żyje, więcej — marzeniem, które ma duszę. Każdy samolot jest inny, nawet dwa, schodzące jeden po drugim egzemplarze są inne. Są samoloty „wredne" — nie lubią ich piloci, nie lubimy ich w hangarze, są i takie, które mijając trzeba pogładzić ręką po goleni, bo dają się kochać. Są samoloty, które lubią określone trasy, są takie, które skierowane np. do Aten zawsze będą miały usterkę. Niech pan nie pyta, dlaczego tak się dzieje. Nie wiem. Ale każdy samolot żyje. Każdy samolot wręcz żąda, by postępować z nim, niczym z piękną kobietą. Tak, jak ona, urażony, obrażony — potrafi się zemścić. Przykład? Młody chłopak, mechanik, wściekły kopie nogą w koło, coś tam klnie pod nosem. W pięć minut później spada z niziutkiej, szerokiej drabiny i... łamie sobie tę właśnie nogę. Przypadek? Dziesięć lat temu sądziłbym, że to tylko zbieg okoliczności. Dziś, po cichu, dla samego siebie, wolę utrzymać wersję, że to maszyna poczuła się obrażona i... postanowiła nauczyć chłopaka grzeczności. Bo, jeśli to nawet nie jest prawdziwe, to i tak bardzo ładnie brzmi. Nieprawdaż?

— Od dziś będę się kłaniał wszystkim napotkanym samolotom. Dziękuję za rozmowę.

CZARNY ROK LOTNICTWA CYWILNEGO

Ubiegły rok uznano za najgorszy w historii światowych przewozów lotniczych; rok bieżący zapowiada się jeszcze niepomyślniej. Przyrost ruchu, zaplanowany na 4,5 proc., okazał się zawyżony, natomiast wzrost taryf nie zrekompensował wydatnej podwyżki kosztów.

Oblicza się, że tegoroczny deficyt branży lotniczej wyniesie ok. miliarda dol.

Te, nad wyraz „przyjemne", wiadomości zakomunikowano uczestnikom 37 Walnego Zgromadzenia IATA, które w końcu października br. obradowało w Cannes. Mimo piękna tej miejscowości, przedstawiciele towarzystw lotniczych nie mieli zbyt radosnych nastrojów. Dalsze wiadomości były bowiem równie przygnębiające.

Okazuje się, że linia lotnicza na każde zarobione 100 dolarów musi dodatkowo przeznaczyć 13 dolarów, aby pokryć wydatki i uzyskać niezbędny zysk. Gorzej wygląda ta sytuacja na liniach północnoatlantyckich, ponieważ trzeba tam dołożyć dodatkowo — 17 dolarów. Relacja kosztów i wpływów nie zmieni się prawdopodobnie w tym roku, dlatego też należałoby uzyskać load factor 62 proc. (aby pokryć koszty) lub 67 proc., aby umożliwić zakupy nowego sprzętu.

Rzecz bowiem w tym, że według danych IATA, aż ok. 80 proc. aktualnie używanego taboru zalicza się już do sprzętu starego, wymagającego wymiany na nowszy.

Należy więc znaleźć środki na te inwestycje — podkreślono w dyskusji. Zamiary te poddał w wątpliwość gość Zgromadzenia — dyrektor angielskiego banku Midland Bank, który stwierdził, że linie lotnicze z powodu ich sytuacji finansowej, stają się mało wiarygodnym partnerem i coraz trudniej będzie im uzyskać kredyty na zakup sprzętu.

Co więc czynić? Niektórzy przewoźnicy, a zwłaszcza British Airways, twierdzili, że jedynym sposobem poprawy sytuacji będzie wysoka podwyżka taryf. Ale takiej propozycji sprzeciwiła się większość delegatów (w tym PLL LOT). Podkreślili oni, że zbyt duże podwyżki taryf mogą doprowadzić do załamania się rynku. Istnieją natomiast obszary świata (Bliski i Daleki Wschód), gdzie powszechnie przyznaje się zniżki sięgające od 40 do 70 proc. i tu jest właśnie wiele do zrobienia, aby poprawić sytuację finansową przewoźników.

W jednej z uchwał zalecono ograniczenie poufnych zniżek i nielegalnych prowizji agencyjnych, a ponadto powołanie na niektórych rynkach, specjalnych komitetów, nadzorujących stosowanie zatwierdzonych taryf.

Dyskutowano też nad oszczędnościami finansowymi w IATA. Budżet organizacji obniżył się z kwoty 26 mln dol. w 1977 r. do sumy 19,8 mln dol. w 1982 r. Zostanie też obniżona składka LOTU: z kwoty 185 826 dol. w br. do sumy 155 911 dol. w 1982 r.

* * *

Kryzys w pewnym stopniu dotyka również PLL LOT. Jak powinno się przedsiębiorstwo bronić przed niebezpieczeństwem znacznego pogorszenia wyników? Jakie środki trzeba podjąć? Z tym pytaniem zwróciłem się do dyrektora PLL LOT — **gen. Józefa Kowalskiego.**

— Przede wszystkim należy uczynić wszystko, aby podnieść standard oferowanych przez nas usług. Należy więc podnieść poziom i kulturę obsługi pasażerów, od informacji i kas biletowych poczynając, a na opiecie w portach docelowych kończąc. Starania w tym kierunku pozwolą — należy mieć nadzieję — zwiększyć zaufanie do firmy i przynajmniej utrzymać liczbę podróżnych. Musimy ponadto stosować bardziej elastyczną i korzystniejszą ekonomicznie politykę przewozową; między innymi jeszcze więcej uwagi poświęcać przewozom czarterowym.

Poważne rezerwy wydają się tkwić także w zakresie przewozów towarowych, nie mówiąc już o takiej pięcie achillesowej, jak stosunkowo niskie wykorzystanie w niektórych rejsach, oferowanej zdolności przewozowej. Przecież coraz częściej zdarza się, że z lotów transkontynentalnych nasze samoloty wracają z 70 proc. nie wykorzystanych miejsc.

Sporo można jeszcze uczynić w zakresie oszczędności paliw. Przykładowo: bywa, że na tej samej trasie samolot spala o około 10 proc. paliwa więcej niż inny tego samego typu. Nie zawsze wynika to tylko z warunków meteorologicznych i innych przyczyn obiektywnych. Liczy się przecież przestrzeganie określonych reżimów lotu, manewry na lotnisku i wiele innych. Nie mówiąc już o tak ważnej sprawie, jak właściwa rejonizacja miejsc tankowania samolotów oraz dążenie do korzystania w jak największym stopniu z krajowego paliwa.

Są to pierwsze refleksje, tak na gorąco. Jeśli chodzi natomiast o długofalowy program, trzeba będzie sięgnąć po środki większego kalibru; mam tu na myśli przede wszystkim unowocześnienie i przystosowanie do naszych potrzeb taboru latającego. No i jeszcze infrastruktura. Nie chcę przypominać omawianych już po stokroć publicznie zaniedbań w tym zakresie. Zaniedbań, jak dotąd niezależnych od nas. Trzeba więc będzie energiczniej drążyć i tę sprawę. Myślę, że nie powinniśmy jej zagubić przede wszystkim przy wdrażaniu trzech S.

SAMORZĄDNOŚĆ W LOCIE

W październiku i listopadzie br. odbyła się Sesja spotkań, organizowanych przez departament organizacyjno-prawny Ministerstwa Komunikacji, poświęconych dyskusji nad Ustawą o PLL LOT. W spotkaniach poza organizatorami wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Obrony Narodowej, funkcjonalnych departamentów Ministerstwa Komunikacji, Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, dyrekcji Polskich Linii Lotniczych LOT oraz niżej podpisany wraz z Januszem Polony, jako reprezentanci KSR PLL LOT.

KSR zdecydował się na uczestnictwo we wspomnianych spotkaniach, po otrzymaniu zapewnienia podsekretarza stanu Urzędu Rady Ministrów prof. Rybickiego, stwierdzającego, że przedstawiciele załogi PLL LOT będą mogli wziąć udział w dalszych pracach nad projektem Ustawy o przedsiębiorstwie państwowym PLL LOT, na szczeblu URM. Przedmiotem konsultacji były trzy projekty regulacji prawnej PLL LOT: projekt URM z lipca br., projekt MK i projekt KSR.

Ogólnie rzecz biorąc, projekt Ministerstwa Komunikacji w stosunku do pozostałych dawał największe uprawnienia ministrowi komunikacji, projekt wypracowany w Urzędzie Rady Ministrów dawał duże uprawnienia przedsiębiorstwu, przy nieznacznej roli samorządu załogi, projekt KSR zwiększał rolę samorządu załogi przedsiębiorstwa, opierając się o znane już uchwały Sejmu PRL. Wszystkie projekty, niezależnie od prowadzonych rozmów, skierowane zostały do szerokiej konsultacji wśród pracowników PLL LOT.

Zadbano o sprawny i rzeczowy przebieg dyskusji, poprzez organizowanie zebrań z załogą i koordynację prac z zespołem d/s reformy gospodarczej, działającym na terenie przedsiębiorstwa.

W tej sytuacji rozmowy w ministerstwie miały charakter konsultacyjny. Przedstawiciele KSR zaproponowali omówienie takich tematów jak: przedmiot działania PLL LOT, kompetencje i uprawnienia przedsiębiorstwa PLL LOT, uprawnienia organów przedstawicielskich samorządu załogi PLL LOT, środki kontroli organu wykonawczego tj. dyrektora przedsiębiorstwa przez samorząd, uprawnienia i kompetencje dyrektora PLL LOT.

Dzięki sprawnemu prowadzeniu rozmów przez dyrektora departamentu organizacyjno-prawnego ministerstwa p. Renika oraz rzeczowej postawie przedstawicieli władz, udało się znaleźć wspólne stanowisko w wielu, uprzednio nierozwiązywalnych kwestiach. Ponadto odczarowano wiele tematów „tabu", takich jak: powiązania PLL LOT z systemem obronnym państwa, czy roli ministra komunikacji w koordynacji transportu. Mimo daleko posuniętej zbieżności zdań, nie zdołano ustalić wspólnego stanowiska co do samodzielności PLL LOT w zakresie nabywania i sprzedaży samolotów.

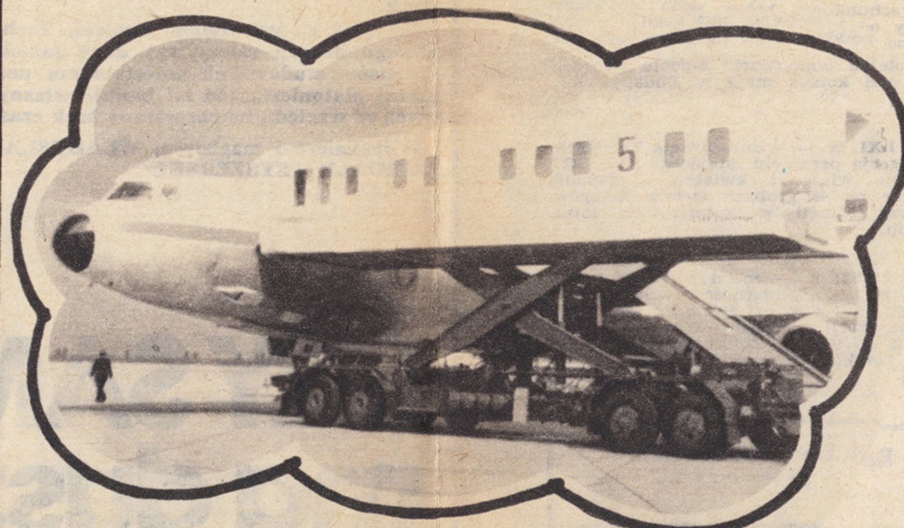
Zebrani wykazali zrozumienie dla argumentacji samorządu na rzecz pełnej samodzielności PLL LOT w tej dziedzinie. A były to argumenty niebłahe. Od sfery ekonomiki eksploatacji, poprzez bariery ekologiczne używalności sprzętu radzieckiego (hałas), po konieczność zniesienia monopolu w dostawach sprzętu latającego, co daje producentowi możliwość śrubowania cen.

W trakcie rozmów wielokrotnie powracał temat władzy lotniczej, istotny nie tylko dla LOTU. Proponowany przez Ministerstwo Komunikacji model rozproszonego nadzoru państwowego nad lotnictwem cywilnym nie wytrzymywał krytyki. Zainteresowanie wojska lotnictwem cywilnym można, podobnie jak na całym świecie, rozwiązywać nieantagonistycznie, w sposób tak jawny, jak na to pozwala sfera obronności. Tworzenie mitów i odmawianie lotnictwu cywilnemu, jakiegokolwiek wpływu na organizowanie władz lotniczych, powoduje jedynie poczucie zagrożenia lotników cywilnych.

Zaprezentowana przez płka Mieczysława Romana idea zintegrowanego lotnictwa cywilnego jest bardzo obiecująca. Szkoda, że władze Ministerstwa Komunikacji, a w szczególności wiceminister Jan Raczkowski, kontynuują hermetyczną politykę, nie dającą szans na obopólnie korzystny kompromis. Wydaje się, że w dalszej dyskusji problem władzy lotniczej wypłynie i jak większość spraw lotniczych zostanie załatwiony poza Ministerstwem Komunikacji.

Samorząd PLL LOT jest zdania, że działania załogi naszego przedsiębiorstwa nie pójdą na marne, a reforma gospodarcza zawita również w lotnictwie cywilnym i odrodzi je dla dobra naszego kraju.

JAROSŁAW ROSZKOWSKI



ZAPOWIADAMY

W tych dniach na pokładach samolotów Polskich Linii Lotniczych LOT pojawi się kolejny magazyn pokładowy „Kaleidoscope", kwartalnik wydawany przez Polskie Linie Lotnicze LOT oraz Przedsiębiorstwo Reklamy i Wydawnictw AGPOL w angielskiej wersji językowej.

Przypomnijmy, że pierwszy numer pojawił się w czerwcu roku 1979, w pięćdziesięciolecie powstania polskiego narodowego przewoźnika lotniczego.

Tematyka, jak przystało na kolejdoskop, jest różnorodna i ma na celu przybliżenie zagranicznemu turyście Polski, jej zabytków, kultury — tej dawnej i tej współczesnej, ludzi w naszym kraju działających i tworzących i tych wybitnych i tych mniej znanych, którzy codzienną, mozolną pracą pomnażają dobra naszego kraju.

W najbliższym numerze znajdzie się między innymi sylwetka wybitnej śpiewaczki Teresy Żylis-Gary, pióra Z. Sierpińskiego, postać inż. Władysława Metelskiego z LOTU w interesującym wywiadzie pióra red. R. Teyszerskiego pt. Czy samolot ma duszę; sport: świat złapany za kimono — J. Żemantowskiego; reportaż pt. Na barana — z rejsu samolotu cargo PLL LOT, który przetransportował śmigłowiec z Warszawy do dalekiej Nigerii; zdjęcia popularnych osób, które gościły na pokładach samolotów LOTU; dużo pożytecznych informacji dla turystów.

Ponieważ zbliża się Boże Narodzenie, w magazynie znajdzie się artykuł B. Włodarczyk na temat tradycji wigilijnych w Polsce oraz materiał D. Gąsiorowskiej: Najpiękniejsze są krakowskie, w którym autorka udowadnia, że szopki krakowskie nie mają sobie równych. „Kaleidoscope" przedstawia postać wielkiego polskiego kompozytora Szymanowskiego oraz firmę polonijną Inter-Fragrance.

Zapraszamy naszych czytelników, którzy udają się w podróż samolotami LOTU, do sięgnięcia do kieszeni fotela i przejrzenia magazynu „Kaleidoscope".

A tym, którym nie uda się zapoznać z „Kaleidoscopem", polecamy nową rubrykę w „LOT-NOWINACH" — ZAPOWIADAMY! Przedstawiać w niej będziemy artykuły drukowane w „Kaleidoscopie" o ludziach i sprawach związanych z LOTEM.



W IMIENIU PREZYDENTA REPUBLIKI FRANCUSKIEJ



W prywatnej rezydencji ambasadora Francji w Polsce, Jacques'a Dupuy, odbyło się, w podniosłym nastroju, uroczyste wręczenie wieloletniemu dyrektorowi naczelnemu PLL LOT Włodzimierzowi Wilanowskiemu najwyższego, honorowego odznaczenia francuskiego, Krzyża Kawalerskiego Legii Honorowej.

Order Legii Honorowej ustanowiony został 19 maja 1802 roku przez Napoleona jako konsula. Początkowo Kawalerem Legii Honorowej mógł zostać jedynie wybitny żołnierz, wsławiony męstwem na polu bitewnym. Stąd dewiza orderu: Honneur et Patrie — Honor i Ojczyzna.

W czasach pokoju order nadawany jest również osobom cywilnym i nie tylko Francuzom. Obowiązuje jednak zasada — tylko dwóch obcokrajowców w roku może przypiąć Order na czerwonej wstędze. Włodzimierz Wilanowski jest 198 cudzoziemcem, Kawalerem Legii Honorowej.

„W imieniu Prezydenta Republiki Francuskiej i z uprawnienia, które zostało mi nadane mianuję Pana Kawalerem Legii Honorowej" — tymi słowami rozpoczął swe przemówienie 20 października 1981 roku ambasador Francji. Gratulując dyr. Wilanowskiemu wielkiego wyróżnienia, ambasador szczególnie podkreślił Jego zasługi w zbliżeniu i ożywieniu kontaktów między narodami francuskim i polskim. „Dzięki Panu, Monsieur Wilanowski, więcej Francuzów poznało Polskę".

Dyrektor Włodzimierz Wilanowski, wzruszony bardzo, podziękował za zaszczytny tytuł i podkreślił, że wyróżnienie, jakie go spotkało, jest wyróżnieniem wszystkich pracowników LOTU, a nie jego osobiście. „Dziękuję wszystkim tym wspaniałym ludziom, z którymi znalazłem wspólny język". **I.T.S.**





RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ORDRE NATIONAL DE LA LÉGION D'HONNEUR

HONNEUR PATRIE

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

GRAND MAÎTRE DE L'ORDRE NATIONAL DE LA LÉGION D'HONNEUR

nomme par décret de ce jour, Monsieur WILANOWSKI Włodzimierz

Directeur Général des Lignes aériennes polonaises - Pologne -

CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR

Fait à Paris, le 30 Décembre 1980

Par le Président de la République :

Le Grand Chancelier de la Légion d'Honneur.

GOŚCILIŚMY NA POKŁADZIE

Irenę SANTOR, Tadeusza ROSSA i Paulosa RAPTISA, którzy śpiewająco odlecieli na swoje kolejne tournee, tym razem do Australii.



KRONIKA LOTU

● Wykorzystując wolny udźwig handlowy samolotów w jesiennych (wrzesień) rejsach zagranicznych, wykonano 225 dolewek paliwa. Zatankowano dodatkowo 850 ton, w tym do portów II obszaru płatniczego (KK) 760 ton i do portów I obszaru płatniczego (KS) 90 ton. Dzięki temu uzyskano zmniejszenie kosztów przelotów do portów II obszaru (KK) o ca 13,6 mln zł, a do portów I obszaru (KS) o ca 390 tys. zł. Dzięki temu zmniejszono wydatki dewizowe na zakup paliwa za granicą o ca 282 tys. dolarów i ca 17 tys. rubli

*

● Z uwagi na likwidację rejsów pocztowych, LOT we Wrocławiu zrezygnował z jednej kwatery dla załóg latających (dotąd były dwie). Kwatera (mieszkanie) przekazana została do dyspozycji Urzędu Wojewódzkiego miasta Wrocławia. Dla LOTU to zmniejszenie czynszu o 1 187 zł, a dla miasta jedno mieszkanie więcej.

*

● Według statystyk KG MO w Warszawie, dotychczas w Polsce wszystkich uprowadzeń samolotów, usiłowań i przygotowań było w sumie 43. W dziesięciu wypadkach porywaczom udało się zrealizować zamiar. W 15 skończyło się na usiłowaniach, a w 18 na przygotowaniach.

*

● Prezydium KSR dokonało oceny prac (powołanych na 104 KSR) Komisji ds. opracowania ustawy o przedsiębiorstwie PLL LOT i ds. statutu samorządu pracowniczego. Postanowiono przekazać do konsultacji załogi n/w projekty:

— Ustawy o przedsiębiorstwie państwowym PLL LOT (projekt opracowany przez Komisję KSR)

— Ustawy o PLL LOT (projekt opracowany przez Urząd Rady Ministrów).

— Ustawy o PLL LOT (projekt opracowany przez ministra komunikacji).

— Statuty samorządu pracowniczego PLL LOT wraz z ordynacją wyborczą (projekt opracowany przez komisję KSR).

Prezydium uważa, że konsultacja powinna odbywać się równocześnie wśród całej załogi, przeprowadzana przez członków KSR, organizacje społeczno-polityczne i administrację przedsiębiorstwa. Sesja KSR przewidziana jest na koniec listopada br.

Prezydium KSR informuje, że minister komunikacji powołał zespół roboczy do przygotowania ustawy o PLL LOT. W skład zespołu prezydium delegowało J. Roszkowskiego, wiceprzewodniczącego NSZZ „Solidarność". Na pierwszym posiedzeniu przedstawiciel KSR przekazał projekt ustawy opracowany przez komisję KSR. Obecnie zespół pracuje nad sformułowaniem celu i zakresu działania PLL LOT.

*

● Mer Paryża corocznie organizuje konkurs fotograficzny pt. Miasto i jego problemy. Miastem tym jest Paryż. Współorganizatorami konkursu są PLL LOT, Air France i Związek Polskich Artystów Fotografików. ZPAF w drodze eliminacji (konkursu) wytypował dwoje młodych fotografików. Dział Reklamy PLL LOT zainteresowany jest wynikami konkursu, zamierza bowiem wykorzystać zdjęcia w wydawnictwach reklamowych.

*

● W siedzibie LOTU w Warszawie odbyła się w dniach 26—30.X.81 r. konferencja dyrektorów handlowych i finansowych z towarzystw lotniczych: CSA, Interflug, Bałkan, Malev, TAROM i LOT, sygnatariuszy umowy poolowej. Istota poolu polega na ustaleniu warunków rozliczenia wpływów, pomiędzy dwoma lub więcej towarzystwami lotniczymi, w celu maksymalnego ich zrównoważenia.

Podczas konferencji ustalono warunki poolowe na sezon zima 1981/82, wypracowano bardziej nowoczesne metody rozrachunkowe, które będą obowiązywały od 1 kwietnia 1982 roku i uzgodniono rozkład lotów na sezon lato 1982.

Kolejna konferencja 6-poolu odbędzie się pod koniec maja w Budapeszcie.

*

● 1.XI. br. — w dniu Święta Zmarłych, delegacja personelu latającego PLL LOT złożyła wiązanki kwiatów i zapaliła znicze na 49 grobach swoich kolegów, którzy zginęli w katastrofach lotniczych.

*

● 2.XI.81 r. — został podpisany między NSZZ „Solidarność", NSZZ PLiP, NSZZ PLC z jednej strony, a ministrem komunikacji z drugiej strony, Protokół nr 18 do Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników przedsiębiorstwa PLL LOT.

LOT NOWINY: Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58. Redaktor: Iwona Tarała-Szewczyk. Zdjęcia w numerze: Andrzej Pawliszewski (7), archiwum (2).



1956 w LOTNICTWIE SPORTOWYM

2.

Na zdjęciu wyżej: Członkowie Komisji Restytucyjnej na sali obrad Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Aeroklubu PRL (16–17.11.1956) w Warszawie. W pierwszym rzędzie od lewej: Andrzej Abłamowicz, Ryszard Witkowski, Michał Goszczyński, Jerzy Adamek, Włodzimierz Humen, Jerzy R. Konieczny, gen. Jan Frey-Bielecki, Tadeusz Rejniak.

Lato 1956 było brzemienne w rozliczne burzliwe dyskusje, a narada goniła naradę. W niespełna miesiąc po ogólnokrajowej naradzie lotniczej zorganizowanej przez Koło Lotnicze Zarządu Głównego SIMP zebrali się — tym razem w Dowództwie Wojsk Lotniczych — przedstawiciele lotnictwa wojskowego, sportowego oraz przemysłu lotniczego, aby jeszcze raz zastanowić się wspólnie nad sposobami uzdrowienia sytuacji naszego lotnictwa. I chociaż na kilku poprzednich naradach poruszano te same w zasadzie problemy, to ta narada wniosła wiele nowego i można ją uznać niejako za podsumowanie wysuwanych dotąd dezyderatów. Uczestnicy narady, zachęceni do żywej, szczerej dyskusji przez jej gospodarza — gen. Turkiela, mówili o konieczności stworzenia skoordynowanego kierownictwa lotnictwem cywilnym i przemysłem lotniczym, o postępie technicznym. Nie pominięto także kwestii doboru wysoko kwalifikowanych kadr i wciągnięcia do pracy odsuniętych przed laty specjalistów lotniczych. Wiele miejsca poświęcono również lotnictwu sportowemu oraz propagandzie lotnictwa.

Na naradzie w Dowództwie Wojsk Lotniczych 27 lipca, uwagę zebranych zwróciła wypowiedź gen. bryg. pil. Jana Frey-Bieleckiego. W sprawozdaniu z tejże narady „Skrzydlata" (nr 33/1956) pisała m.in.:

„Sprawę sportu lotniczego — mówił gen. Frey-Bielecki — musimy traktować z równą powagą, jak potrzeby przemysłu i techniki lotniczej. Pomimo, że lotnictwo sportowe ma poza sobą pewne osiągnięcia — stoi ono dzisiaj w obliczu katastrofy. Brak jest samolotów i szybowców, poziom wyszkolenia jest niższy niż parę lat temu. Aparat administracyjny jest nadmiernie rozbudowany w stosunku do efektów, jakie daje lotnictwo. Sport lotniczy jest zbyt drogi. Trzeba przystąpić do właściwego ustawienia sportu lotniczego w stosunku do lotnictwa wojskowego. Należy ustalić, czy lotnictwo sportowe ma istnieć tylko jako sport, czy też także jako zaplecze lotnictwa wojskowego (...)

Następnie gen. Frey-Bielecki poruszył palącą potrzebę utworzenia Ministerstwa Lotnictwa. Powiedział, że jeżeli w dobie dzisiejszej, koniecznością państwową jest komasowanie szeregu zbliżonych do siebie resortów, to taką samą koniecznością natury ogólnopaństwowej jest utworzenie Ministerstwa Lotnictwa. Sprawa lotnicza dojrzała już aż nadto do takiego jej postawienia. Ministerstwo Lotnictwa niekoniecznie musi się wiązać z nadmierną liczbą samochodów reprezentacyjnych i armią maszynistek. Potrafimy je zorganizować tak, że przyniesie państwu efektywne korzyści.

Ministerstwo Lotnictwa skomasowałoby w sobie: Centralny Zarząd Przemysłu Sprzętu Komunikacyjnego, Zarząd Lotnictwa Cywilnego, PLL LOT, uczelnie lotnicze, Instytut Lotnictwa, Szybowcowy Zakład Doświadczalny oraz propagandę lotnictwa.

Połączenie Ligi Lotniczej z Ligą Przyjaciół Żołnierza nie dało oczekiwanych efektów. Należałoby więc obecnie stworzyć masową, społeczną organizację, czysto lotniczą, w rodzaju dawnej Ligi Lotniczej, która współpracowałaby z Ministerstwem Lotnictwa (...)"

Wypowiedź gen. Frey-Bieleckiego odbiła się szerokim echem w społeczności lotniczej, która powszechnie aprobowała założenia integracji lotnictwa i reaktywowania Ligi Lotniczej. Z krytycznym natomiast nastawieniem spotkała się w resortach zajmujących się lotnictwem i w samej LPŻ.

Na fali entuzjazmu i odnowy w lotnictwie, przeprowadzono w sierpniu, na wielką skalę, obchody Święta Lotnictwa Polskiego. Zapoczątkował je 18 sierpnia wielki festyn lotniczy na Placu Defilad w Warszawie. W Sali Kongresowej PKiN odbyła się uroczysta akademia, a na Okęciu przeprowadzono 26 sierpnia wielkie pokazy lotnicze, które oglądało ponad 200 tys. widzów. Wśród 3 200 uczestników warszawskiej akademii spotkali się po raz pierwszy oficjalnie, lotnicy — weterani walk różnych frontów II wojny światowej, ze Wschodu i Zachodu oraz z Ruchu Oporu w kraju, co dla wielu było podwójnym, jakże radosnym świętem. Okolicznościowe uroczystości i pokazy w powietrzu zorganizowano także w 22 miastach kraju. Pokazami lotniczymi uświetniono w stolicy także centralne dożynki 9 września na Stadionie Dziesięciolecia.

30 września odbył się w Warszawie, jak to pisała „Skrzydlata" — Kongres Balonowy. W warszawskim Arsenale spotkało się ponad 70 osób gorących rzeczników odrodzenia sportu balonowego w Polsce. Przybyli wybitni piloci, zwycięzcy przedwojennych zawodów o Puchar Gordon-Bennetta — Zbigniew Burzyński, Franciszek Hynek, Franciszek Janik, wybitni naukowcy, a wśród nich profesorowie Jan Gadomski i Władysław Araszkiewicz, lotnicy cywilni i wojskowi, technicy balonowi, skoczkowie spadochronowi. Uchwalono powołanie Rady Balonowej, przyjęto regulamin oraz wybrano jej władze. Na czele Rady jako przewodniczący stanął Z. Burzyński, sekretarzem został J. Nowacki, członkami: F. Hynek, F. Janik, R. Flach, J. Wiśniowski i Smólski. Zebrani entuzjaści baloniarstwa przedstawili realny program odrodzenia tego pięknego sportu, zapowiadając start pierwszego nowo zbudowanego balonu za niecały rok.

Społeczny ruch lotniczo-sportowy aktywizował się w całym kraju. Naprzeciw temu wychodziła podjęta 8 października uchwała Prezydium Zarządu Głównego LPŻ w sprawie szkolenia i sportu lotniczego, przyznająca aeroklubom w ramach LPŻ pewną autonomię. W swym założeniu zmierzała ona do poprawienia sytuacji sportu lotniczego. Zalecano w niej, aby pion lotniczy ZG LPŻ opracował projekt struktury organizacyjnej aeroklubów, ze szczególnym uwzględnieniem roli aktywu społecznego; projekt ten miał być poddany pod dyskusję aktywu lotniczego. Uchwała zapowiadała także zwiększenie do końca 1960 r. liczby aeroklubów i ich filii do 80. Zakładano również systematyczny wzrost szkolonych sportowców lotniczych o 10 procent rocznie w każdej dyscyplinie.

Tymczasem 3 października, przy czynnym poparciu władz administracyjnych i politycznych miasta, odbyło się w Toruniu pierwsze od czterech lat zebranie członków Aeroklubu Pomorskiego. Uzasadniono potrzebę wznowienia pracy lotniczej i reaktywowania działalności aeroklubu. Wybrano 11-osobową Radę Klubu, na której czele stanął Bronisław Rau.

Projekt reorganizacji Aeroklubu PRL w ramach LPŻ spotkał się ze sprzeciwem lotników sportowych. Po VIII Plenum Komitetu Centralnego PZPR sprzeciw ten stał się niezwykle ostry. Na naradzie 6 listopada w Arsenale dokonała się, jak pisała „Skrzydlata", rewolucja w dziedzinie stosunków panujących dotychczas w lotnictwie sportowym. W toku burzliwych, ośmiogodzinnych obrad aktywu lotniczego, które miały charakter rozszerzonego zebrania Zarządu Aeroklubu PRL, zebrani uznali, że nadeszła pora wydzielenia lotnictwa sportowego z LPŻ i reaktywowania pełnej, samodzielnej działalności organizacyjnej Aeroklubu PRL. Rzecz charakterystyczna, że w ferworze dyskusji mówiło się jedynie o aeroklubach, o ich usamodzielnieniu i demokratyzacji w lotnictwie sportowym. Sprawy Ligi Lotniczej jako takiej, ewentualnego reaktywowania tej społecznej organizacji lotniczej, nie poruszano. I tak już zostało.

Na czele tego nowego ruchu stanęli piloci Aeroklubu Gliwickiego, którzy jako pierwsi w Polsce zwołali walne zebranie klubu i wybrali swą nową władzę — zarząd. W ślad za Gliwicami poszli piloci Aeroklubu Warszawskiego, którzy mocno poparli na zebraniu żądania pilotów śląskich.

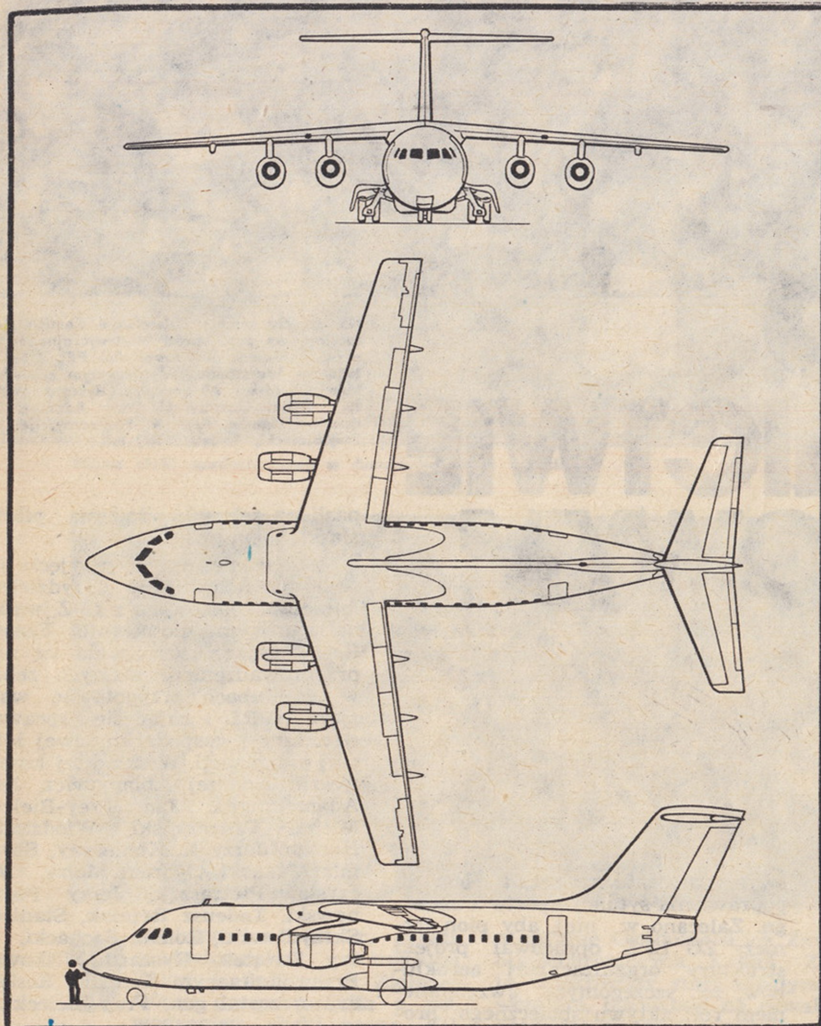
Na zebraniu, oprócz przyjęcia jednogłośnie uchwały o wydzieleniu lotnictwa sportowego z LPŻ, wybrano w tajnym głosowaniu Komisję Restytucyjną, która miała się zająć przeprowadzeniem walnych zebrań w aeroklubach, przygotować walny zjazd APRL i zająć się sprawami struktury i gospodarki nowej lotniczej organizacji. W skład tej komisji weszli: Andrzej Abłamowicz, Jerzy Adamek, gen. Jan Frey-Bielecki, Michał Goszczyński, Włodzimierz Humen, Jerzy R. Konieczny, Sławomir Makaruk, Marcin Monis, Mieczysław Pietraszek, Jerzy Pomianowski, Tadeusz Rejniak, Stanisław Skrzydlewski, Roman Sochacki, Jerzy Świątek, Ryszard Witkowski. Przewodniczącym Komisji Restytucyjnej został gen. Frey-Bielecki.

18 listopada (z datą 7 listopada) ukazał się w „Skrzydlatej Polsce" Biuletyn Specjalny Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej (uznano, że nazwa Aeroklubu PRL została wprowadzona nieformalnie i że zmienić ją może tylko legalne, walne zgromadzenie ARP) podpisany przez sekretarza generalnego Tadeusza Rejniaka, w którym oznajmiano o powołaniu 15-osobowej Komisji Restytucyjnej ARP i zwołaniu na dzień 16 grudnia w Warszawie, Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. W biuletynie podano wykaz następujących członków zwyczajnych ARP uprawnionych do głosowania na zgromadzeniu — Aerokluby: Białostocki, Bielsko-Bialski, Bydgoski, Częstochowski, Gdański, Gliwicki, Jeleniogórski, Kielecki, Krakowski, Kujawski (Inowrocław), Lubelski, Łódzki, Nowosądecki (Nowy Sącz), Olsztyński, Ostrowski, Podhalański (Nowy Targ), Podkarpacki (Krosno), Pomorski (Toruń), Poznański, Robotniczy w Mielcu, Robotniczy w Świdniku, Rzeszowski, Słupski, Szczeciński, Śląski (Katowice), Warszawski, Wrocławski, oraz Lotnicza Komisja Historyczna (na prawach Klubu Seniorów Lotnictwa). Komisja poleciła wszystkim członkom zwyczajnym, zwołanie w terminie do 9 grudnia, walnych zgromadzeń i wyborów w tajnym głosowaniu delegatów (maksymalnie 3-osobowe delegacje) na Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie ARP w Warszawie. Ich przeprowadzeniem miały się zająć Rady Społeczne Aeroklubów.

Uchwałę podjętą w Warszawie 6 listopada poparli spontanicznie członkowie wszystkich aeroklubów. Posypały się rezolucje z całego kraju, szeroką falą potoczyła się dyskusja nad nowymi drogami rozwojowymi sportu lotniczego. Komisja Restytucyjna ARP stanęła przed niezwykle trudnym zadaniem.

(cdn)

JERZY R. KONIECZNY



PASAŻERSKI SAMOLOT ODRZUTOWY BAe-146 seria 200

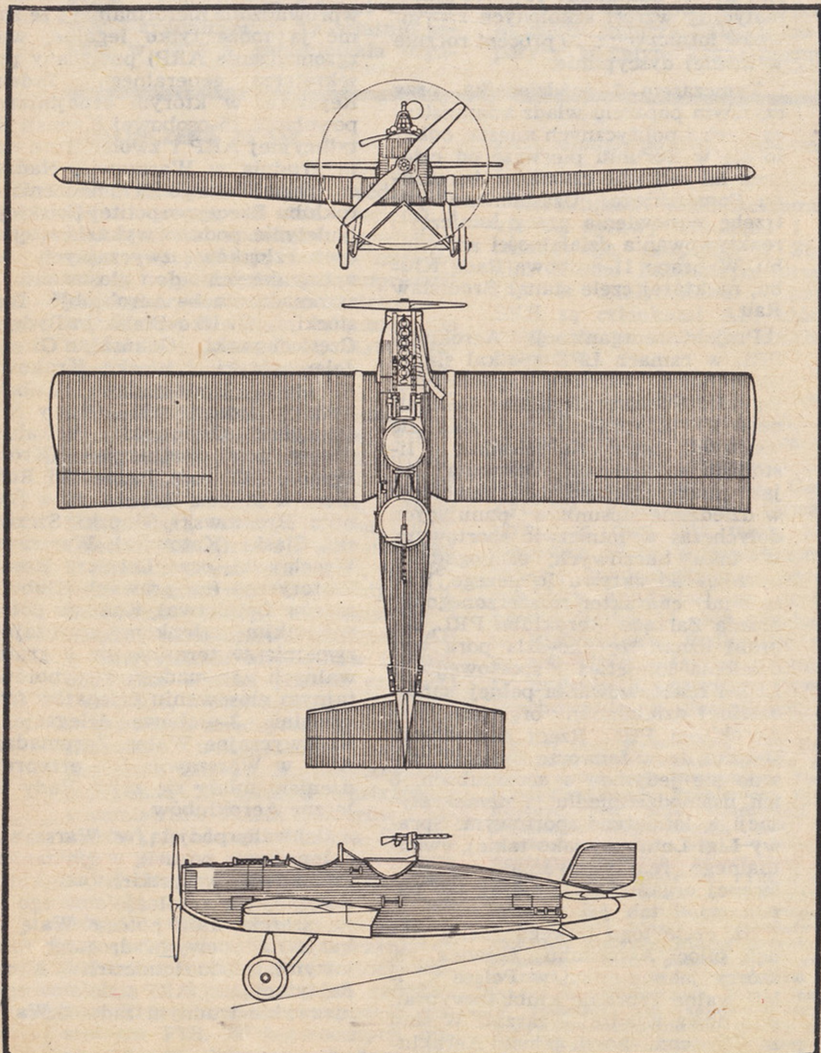
Brytyjska firma Hawker Siddeley opracowała w 1973 r. projekt odrzutowego samolotu pasażerskiego HS-146, średniej wielkości, przeznaczonego dla tras krótkich i średnich. Początkowo prace uległy zahamowaniu z powodów ekonomicznych i ruszyły dopiero w 1977 r. po fuzji tej firmy z British Aerospace, w której w 1978 r. prowadzono budowę prototypów. Wpłynęło to na zmianę nazwy samolotu na BAe-146. Samolot ten ma zastąpić samoloty turbinowo-śmigłowe starszej generacji HS-748 i Fokker F-27. W pracach projektowych skorzystano z konsultacji 200 instytucji lotniczych. W produkcji seryjnej przewiduje się kooperację międzynarodową.

Próby w locie — w 1981 r., zaś certyfikację przewidziano w 1982 r. W opracowaniu samolotu nacisk położono na zapewnienie pasażerom poziomu komfortu porównywalnego ze standardem szerokokadłubowego samolotu oraz uzyskanie konkurencyjnych kosztów operacji i dobrych osiągów. Samolot opracowano w 2 wariantach: seria 100 i 200. Planuje się również wersję towarową oraz wojskową BAe-146 M. Seria 100 przeznaczona jest do operowania z małych lotnisk, słabo przygotowanych, przy 79—93 miejscach pasażerskich. Opracowuje się wariant pasażersko-towarowy. Seria ta była opisana w SP nr 2/1981. Przechodzi obecnie próby w locie.

Seria 200 ma być eksploatowana z lotnisk z pasem startowym o sztucznej nawierzchni. Ilość miejsc 82—109. Odznacza się dłuższym kadłubem, większą masą startową i zwiększoną przestrzenią ładunkową o 35% oraz nieco mniejszą prędkość operacyjną. BAe-146 (200) jest wolnonośnym górnopłatem konstrukcji metalowej w klasycznym układzie, ze skrzydłem trapezowym ze skosem 15° i ujemnym wzniosem, pod którym podwieszono 4 dwuprzepływowe silniki odrzutowe Avco Lycoming ALF 502H, każdy o ciągu 29,8 kN. Usterzenie typu T. Podwozie wciągane w kadłub z przednią golenią. Wszystkie koła zdwojone. Keson skrzydła stanowi zbiornik paliwa, który wraz z pomocniczym zbiornikiem mieści 12 910 dm³. Skrzydło posiada klapy Fowlera, spoilery i lotki wspomagane hydraulicznie. Półskorupowy kadłub z kabiną ciśnieniową i klimatyzowaną. Bogate wyposażenie pokładowe i awioniczne. Załoga 2 pilotów plus 2—3 stewardesy. Konstrukcja samolotu typu fail-safe. Zastosowano nowoczesne metody technologiczno-produkcyjne. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 26,34 m, długość 28,55 m, wysokość — 8,61 m, pow. nośna — 77,3 m², wydłużenie — 8,98, baza podwozia — 11,20 m, rozstaw kół — 4,72 m. **Masy:** masa operacyjna — 21 092 kg, max. masa do startu — 39 690 kg, do lądowania — 34 926 kg, masa ładunku płatnego — 9 979 kg. **Osiągi:** max. prędkość operacyjna Ma = 0,7 (555 km/h), prędkość ekonomiczna na wys. 9145 m — 714 km/h, prędkość przeciągnięcia — 168 km/h (klapy 45°), start na wys. 10,7 m — 1 615 m, lądowanie z wys. 15 m — 1 061 m, zasięg z max. paliwem — 2 293 km, z max. ładunkiem płatnym — 2 010 km.

LAMUS



SAMOLOT SZTURMOWY JUNKERS CL-I

Dwumiejscowa, powiększona geometrycznie odmiana, całkowicie metalowego, jednomiejscowego samolotu myśliwskiego Junkers D-I, otrzymała oznaczenie J-10 (wojskowe CL-I). Pod względem technologicznym była to najnowocześniejsza konstrukcja lotnicza owych czasów: metalowa, wolnonośna, z pokryciem z blachy falistej (stosowana w samolotach Junkersa aż do połowy lat 30-tych). CL-I uchodzi za najlepszy niemiecki samolot szturmowy I wojny światowej. Powstał w zakładach Junkers-Fokker (JFA) w Dessau.

Do chwili zakończenia wojny wytwórnię opuściło zaledwie 47 samolotów CL-I. Skierowano je po 1 lub 2 do różnych eskadr szturmowych (a tych było wówczas 38) dla oceny właściwości bojowych. Eskadry te, jako wydzielone, były przerzucane na różne odcinki frontu dla wsparcia naziemnego i zrzutu zaopatrzenia.

W 1918—1920 r. samoloty CL-I, a także D-I, były używane w tzw. jednostkach ochotniczych, złożonych z pilotów zagranicznych walczących przeciwko siłom rewolucji robotniczej w Finlandii, Estonii i na Litwie. Szczególnie groźni okazali się piloci byłego lotnictwa niemieckiego (wśród nich Osterkamp — późniejszy as ekipy niemieckiej na rozegranych w Polsce międzynarodowych zawodach samolotów sportowych Challenge-1932, w których zwyciężyli F. Żwirko i S. Wigura startujący na RWD-6).

Według źródeł radzieckich z 1969 r. dwa samoloty Junkers CL-I oraz jeden D-I zostały zdobyte przez Armię Czerwoną w 1920 r. na froncie polsko-radzieckim. Na samolotach CL-I nie latano, bo nie ukończono ich montażu ze zdobytych części. Według naszych źródeł w 1918—1920 r. lotnictwo polskie nie posiadało na stanie ani jednego samolotu Junkers CL-I i D-I. Prawdopodobnie chodzi tu o samoloty zdobyte na froncie północnym lub też o jakiś transport samolotów w częściach, jaki nie dotarł do miejsca przeznaczenia. Wodna odmiana dwupływakowa CL-I była oznaczona J-11. Pojawiła się przy końcu I wojny światowej. Trzy zbudowane wodnosamoloty J-11 służyły jako myśliwsko-zwiadowcze.

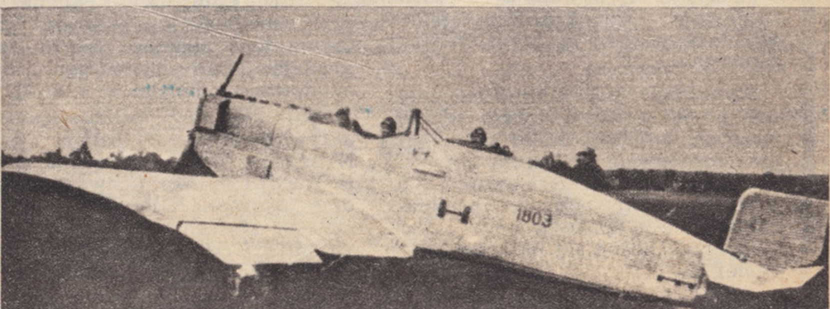
Konstrukcja metalowa. Płat o grubym profilu z 7 kratownicowymi dźwigarami rurowymi i pokryciem aluminiową blachą falistą. W prototypie lotki wychodziły poza obrys skrzydeł. Podwozie z amortyzatorami sprężynowymi.

Silnik Mercedes o mocy 118 kW (160 KM). Śmigło dwułopatowe.

Uzbrojenie: 1 lub 2 stałe k. masz. Spandau 7,62 mm pilota i 1 ruchomy Parabellum obserwatora. Zaczepy do rakiet sygnałowych z obu stron kadłuba. Obserwator zrzucał do okopów wiązki granatów ręcznych.

Malowanie: cały samolot w naturalnym kolorze aluminium. Znaki i napisy — czarne. **(W)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 12,2 m, długość — 7,9 m, wysokość — 2,67 m. **Masy:** masa własna — 734 kg, masa całkowita — 1 154 kg. **Osiągi:** max. prędkość — 169 km/h, czas wznoszenia na 2 989 m — 14 min, czas trwania lotu — 2 h.





PIĘĆDZIESIĘCIOOSOBOWA GWIAZDA

Wciąż rośnie liczba skoczków spadochronowych, wspólnie opadających w figurze zwanej „gwiazdą". Różne są odmiany tej figury, a nawet definicje sportowe. Ale to co oglądamy na zdjęciu poniżej, jest na pewno rekordową gwiazdą złożoną z pięćdziesięciu skoczków. Skok zespołowy został wykonany w Lake Elsinore w Kalifornii, w USA. Użyto do tego dwa dwusilnikowe samoloty transportowe DC-3 Dakota, zabierające po dwudziestu pięciu skoczków, a pamiętające jeszcze lata II wojny światowej. Od ich pilotów wymagano, aby samoloty leciały dokładnie na tej samej wysokości i w odległości 100 m.

Reszta należała do skoczków, no i do fotografów. Jeden z nich również wyskoczył ze spadochronem i opadając obok zespołu filmował, kamerą umieszczoną na hełmie, przebieg lotu i tworzenia figury.

Rekord został ustanowiony. Jak oświadczyli jego uczestnicy, podstawą powodzenia były: dyscyplina, koleżeństwo i znakomite opanowanie techniki spadochronowej. Każdy skoczek musiał umieć na każde 1 000 m opadania pionowego (z zamkniętym spadochronem) przelecieć 500 m w locie poziomym. Prędkość spadania wynosiła od 160 do 320 km/h. Odejście skoczków od samolotu — głową ku ziemi.

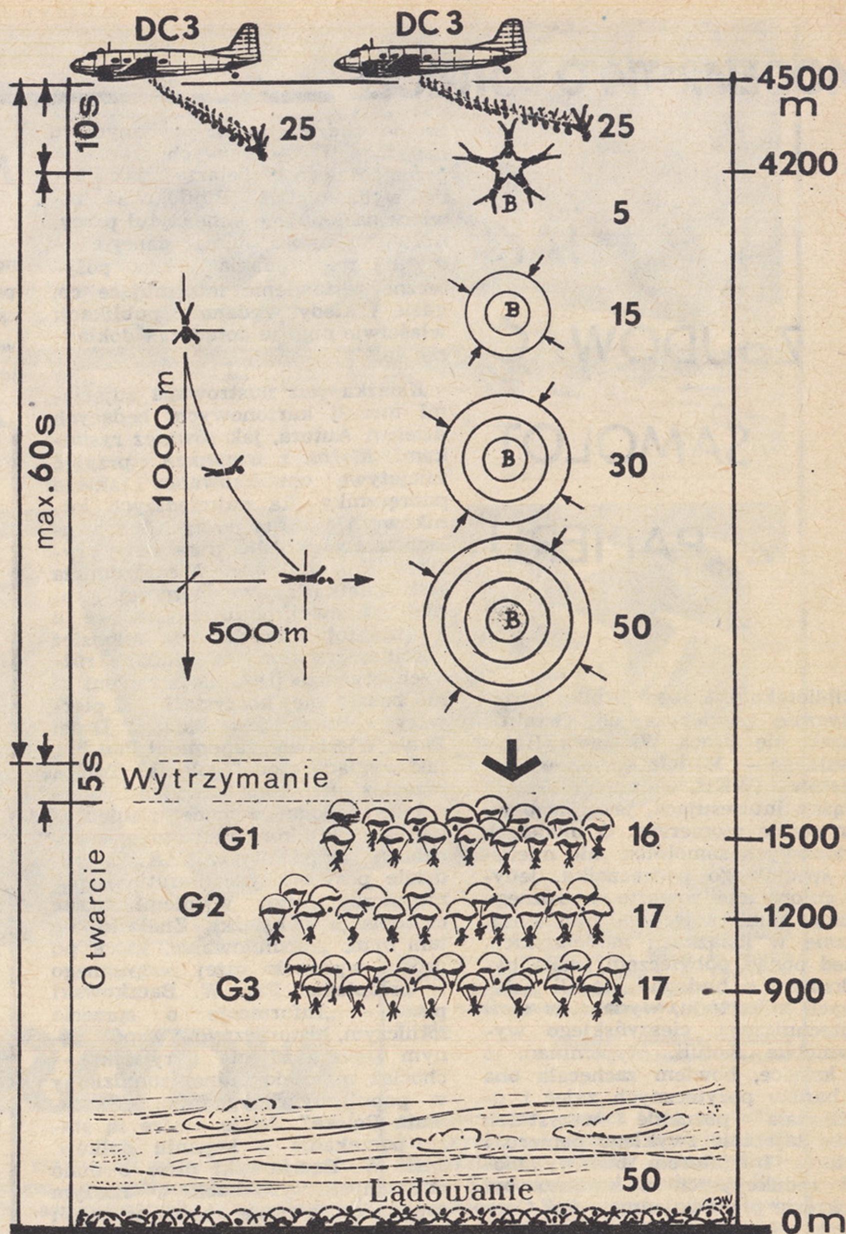
Formowanie figury zaczęto od „Bazy", złożonej z pięciu skoczków. Do nich stopniowo dołączali pozostali, tworząc kolejno gwiazdę: piętnasto-, trzydziesto- i pięćdziesięcioosobową.

Zdaniem uczestników skoku najniebezpieczniejsze było rozwiązanie lecącego zespołu. Nastąpiło to w trzech grupach. Grupy te otwierały spadochrony co 300 m spadania.

Na rysunku obok pokazany został przebieg rekordowego skoku z tworzeniem i rozwiązaniem zespołu „gwiazdy". B — to baza wyjściowa z pięciu skoczków. G1, G2 i G3 — to grupy skoczków; liczby podają, ilu skoczków brało udział w poszczególnych fazach skoku. Podziałki — wysokościowa oraz czasowa — uzupełniają sytuację.

Pięćdziesięcioosobowa „gwiazda" przetrwałą w powietrzu regulaminowe pięć sekund. Ile lat przetrwa rekord?

(W)



JAK ZBUDOWAĆ SAMOLOT Z PAPIERU

Biblioteka młodego lotnika systematycznie powiększa się. Ostatnio ukazała się praca Wiesława Bączkowskiego — **Modele kartonowe samolotów** (WKiŁ — cena 20 zł). Książka interesująca, jak i w pewnym sensie pionierska. O modelach kartonowych samolotów nie mieliśmy specjalnego podręcznika, jedynie informacje zawarte w różnego rodzaju publikacjach, a fragmentarycznie w książkach modelarskich. Przed ponad półwieczem znana była książka o budowie modeli kolejowych z kartonu, wydana w serii politechnicznej, cieszyńskiego wydawnictwa Kotuli. Wspominam o tej książce, bowiem zachęcała ona do bardzo pożytecznych zajęć i umożliwiała poznanie wszystkich chyba tajemnic zwykłego papieru i kartonu. Inicjatorem budowy modeli redukcyjnych z kartonu był w okresie przedwojennym Jan Gackowski, śmiały lotnik i zapalony modelarz. Co prawda, papier i karton pozostawiano zawsze początkującym konstruktorom, uważając drewno za tworzywo bardziej odpowiednie dla mistrzów.

W dobie ogromnego upowszechnienia modeli plastykowych, wolno było przypuszczać, że budowa statków powietrznych z papieru mija się z celem. Tymczasem, jak się okazało, kartonowe modele nie utraciły zbytnio popularności. Chwilowo tylko zmniejszyło się zainteresowanie, które znów wzrasta, zupełnie, jak to ma miejsce w modzie. Można zaryzykować stwierdzenie, iż istnieją entuzjaści wyłącznie zajmujący się budową i kolekcjonowaniem modeli kartonowych. Dotyczy to zarówno państw o rozwiniętym przemyśle modelarskim, jak też tych, które tego przemysłu nie mają. U nas poważną zasługę w upowszechnianiu lotnictwa, poprzez modele kartonowe, ma Wydawnictwo MON i redakcja „Małego Modelarza", która to od 23 lat niestrudzenie, chociaż ostatnio niezbyt często, publikuje interesujące wycinanki kartonowe szybowców, samolotów i rakiet.

Książka W. Bączkowskiego poświęcona jest budowie modeli kartonowych, przede wszystkim redukcyjnych. Możemy się zatem dowiedzieć, jak rozpocząć pracę, jakimi narzędziami i materiałami najwygodniej się posługiwać, jak malować model, a także, jak wykonywać najprostsze modele. Autor zachęca do samodzielnych opracowań na podstawie odpowiedniej dokumentacji. Ponadto informuje, jak gotowe modele przechowywać, czy też pokazywać na odpowiednich wystawach. Książkę zamyka pełny, jak wolno sądzić, wykaz wydanych u nas modeli kartonowych, zarówno przez „Małego Modelarza", jak i inne wydawnictwa. Bibliografia zawiera następujące dane: tytuł pracy, nazwisko autora, numer danego zeszytu i rok wydania. Bardzo pożyteczne zestawienie informujące co, gdzie i kiedy wydano z publikacji właściwie nigdzie dotąd, tak dokładnie nie ujętych.

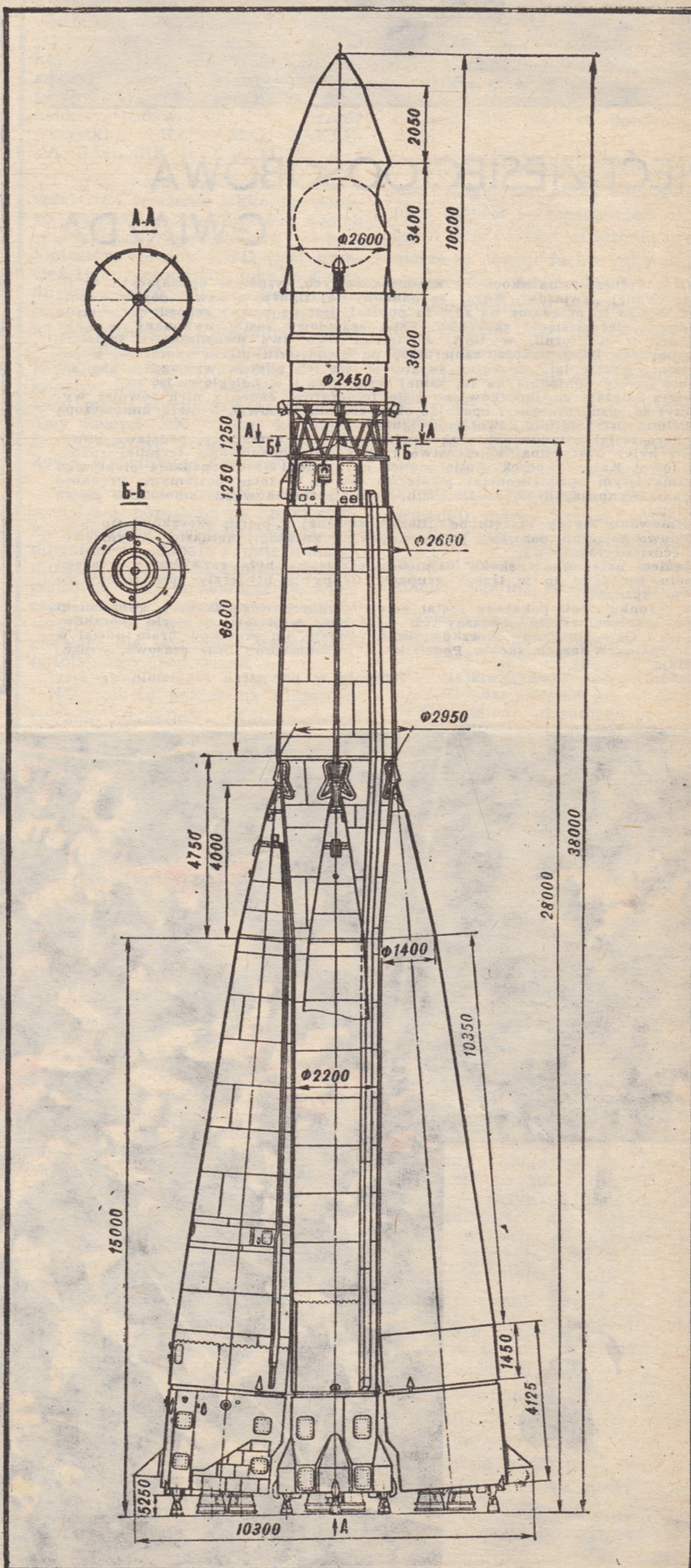
Książka jest ilustrowana zdjęciami modeli kartonowych, będących dziełem Autora, jak również rysunkami. Można z uznaniem przyjąć inicjatywę opublikowania takiego podręcznika dla najmłodszych lotników. Ale zaraz po tych pochwałach trzeba skreślić kilka uwag krytycznych. Oto one. Niezrozumiała jest notatka na wewnętrznej stronie tytułowej, informująca, że z książki tej korzystać ma młodzież szkolna, zrzeszona w klubach różnych organizacji. A nie zrzeszeni to nie będą z niej korzystać? Już pierwszy rysunek jest błędny. Drogi Panie Wiesławie, zapomniał Pan już, jak wygląda model gołębia? Toż to przecież ulepszona strzałka, a nie gołąb. W dodatku model z międzynarodowego konkursu przeprowadzonego przed laty w USA. W rozdziale poświęconym literaturze pomocniczej Autor wymienił liczne czasopisma i książki. Znalazło się tam m.in. sformułowanie, które po prostu wprawiło niżej podpisanego w osłupienie. Pan W. Bączkowski pisze: — „Informacje o sprzęcie lotniczym, historycznym i współczesnym (opisy, zdjęcia i rysunki — chociaż mało dokładne) znajdziemy w popularnym tygodniku „Skrzydlata Polska". Jakże mądre są stare porzekadła o kopaniu dołków. Jeśli W. Bączkowski pisze o mało dokładnych rysunkach w naszym tygodniku, nie ma chyba na myśli swoich własnych opracowań! Tych, które publikujemy właśnie dla potrzeb modelarzy w klubie 1:72, a przedtem publikowaliśmy w cyklu Godło i barwa. Można przypuszczać, że zarzut niedokładności odnosi się chyba do innych autorów. Ośmielę się tylko wtrącić, że rysunki są przygotowywane przez najlepszych specjalistów w tej branży. Nie przypadkiem nasze opracowania samolotów reprodukowane są — za zgodą — wielokrotnie za granicą. Za najsłabszy rozdział trzeba uznać, krótki co prawda, opis modeli latających. Trochę tutaj nieporozumień, brak zrozumienia przez Autora specyfiki tematu. Dwa skrzydła doklejane na styk nie zapewnią dobrych wyników początkującemu. Rysunek, który w tym rozdziale miał ilustrować „układ sił nośnych", jak chce Autor, jest niejasny — po prostu błędny.

Jeszcze dwa drobiazgi. Przy omawianiu dotychczas wydanych planów Autor pisze: „niektóre oddziały Ligi Lotniczej (protoplasta LOK)", co jest absurdem. Protoplastą LOK była Liga Przyjaciół Żołnierza, a nigdy Liga Lotnicza! Drugim drobiazgiem jest brak objaśnienia, że pokazany w książce plan kartonowego modelu samolotu Po-2 został zaczerpnięty z miesięcznika „Modelist-Konstruktor" i był przystosowany jako redukcyjno-latający z napędem gumowym. Informacji o tym, niestety, nie ma. No, a poza tym?? Wszystko w porządku. Zachęcam do zapoznania się z książką o budowie modeli samolotów z kartonu.

P.E.

MODEL WOSTOKA

Wielokrotnie już publikowano rysunki radzieckiej rakiety nośnej Wostok. Każde nowe opracowanie przynosi, co zrozumiałe, dane uzupełniające. Rysunek, który przedstawiamy, zaczerpnęliśmy ze znanego miesięcznika radzieckiego „Modelist-Konstruktor" (Nr 4 — 1981 r.). Wolno przypuszczać, że niektóre informacje zawarte na tym rysunku pozwolą na uzupełnienie planów, którymi dysponują modelarze zajmujący się budową modeli kosmicznych.



IDZIE O KONSEKWENCJĘ

Zacytuję tu wyjątki z dwóch listów, jakie nadeszły do redakcji. Ogólnie biorąc, ton tych listów (i wszystkich im podobnych, gdyż sporo takich dostajemy) jest smutny, a niekiedy wręcz rozpaczliwy. Są to bowiem głosy młodych ludzi, związanych mocno z modelarstwem lotniczym lub bezpośrednio z samym lotnictwem, którzy powołani zostali do wojska, ale do jednostek nie mających nic wspólnego z lotnictwem.

Pisze Mirosław Kot: „Przed wojskiem prowadziłem dwie modelarnie w Wałbrzychu, w tym jedną organizowałem od podstaw. Mam uprawnienia instruktora modelarstwa lotniczego II klasy. Trafiłem jednak do jednostki wojskowej, która nie ma nic wspólnego z lotnictwem. Wiem, że istnieją jednostki wojskowe, które potrzebują modelarzy do szkolenia artylerii plot, np. przy celowaniu w rękaw ciągnięty za modelem zdalnie sterowanym. Tam byłbym właśnie przydatny, tym bardziej, że nie mam problemów z pilotowaniem modeli różnego typu, bowiem od czterech lat specjalizuję się w modelach zdalnie sterowanych. Chodzi o to, że chciałbym służyć lotnictwu i w wojsku, a przy tym i pogłębiać swą wiedzę w tym kierunku."

A teraz — fragment listu Wiesława Pilcha: „Jestem żołnierzem ludowego Wojska Polskiego i jak tylko najlepiej potrafię — wypełniam swe obowiązki. Do wojska powołany zostałem w kwietniu br. Karta powołania przekreśliła wszelkie moje marzenia o lataniu. Dramat mój był tym boleśniejszy, że zacząłem już latać na szybowcach. Uzyskałem III klasę pilota szybowcowego, moim instruktorem był znakomity pilot i wspaniały człowiek Józef Kusiba (gdyby wszyscy instruktorzy mieli taki pogląd na latanie i szkolenie, jak p. Kusiba, to Polska urosłaby do światowej potęgi w sporcie lotniczym). Boję się, czy po odbyciu zasadniczej służby wojskowej będę mógł nadal szkolić się w aeroklubie jako pilot szybowcowy? Po wyjściu z wojska będą miał niespełna 22 lata, podczas gdy na szkolenie przyjmowani są kandydaci do 21 roku życia".

Rzeczywiście: są to ludzkie dramaty. Nie jesteśmy ani władni, ani w ogóle w stanie rozwikłać tych spraw, skoro do tej pory tak potężne instytucje, jak wojsko i Aeroklub PRL nie potrafiły uporać się z łatwym przecież stosunkowo problemem, który winien być rozwiązany tak: modelarzy lotniczych, szybowników, pilotów samolotowych i skoczków spadochronowych, szkolonych w aeroklubach — powoływać należy do takich jednostek wojskowych, które by gwarantowały utrzymanie ciągłości szkolenia lotniczego. A więc — do jednostek stricte lotniczych lub mających bezpośredni styk z lotnictwem.

Jest takich bez liku. Gdy zrobi się inaczej, tzn. np. pilotowi wyszkolonemu w aeroklubie da skierowanie do piechoty, a instruktorowi modelarstwa lotniczego — do kwatermistrzostwa, zrobi się — napiszmy to otwarcie — głupio. Beznadziejnie. Stworzy się nie tylko człowiekowi sytuację dramatyczną, trudną do wytrzymania, ale przyczyni do tego, że ten młody człowiek umiejętności zdobyte w ciągu lat wielkiego, własnego wysiłku, a i kosztem wielu tysięcy złotych ze skarbu państwa, po prostu utraci. Tak, bowiem ciągłość szkolenia jest konieczna.

Czy to zatem nie jest owo przysłowiowe podcinanie gałęzi, na której się siedzi?

Rzeczą niezwykle pilną i ważną jest, naszym zdaniem, podpisanie między Aeroklubem PRL i wojskiem specjalnej umowy, na mocy której bez żadnej dyskusji ludzie związani z lotnictwem przez posiadanie konkretnego lotniczego wyszkolenia winni być powoływani do jednostek lotniczych.

Skandalem wręcz, marnowaniem państwowych pieniędzy jest bezmyślne likwidowanie (bo tak to można nazwać) czegoś, co człowiek właśnie za państwowe pieniądze zdobył np. w aeroklubie. Czyli — wyszkolenia lotniczego. Rozumieją to wszyscy młodzi, ci którzy do nas piszą. Dlaczego nie mogą tego zrozumieć INSTYTUCJE?

Więc niech chociaż to przeczytają. Może coś im zaświta. **(z)**

LISTY

KTO MA RACJĘ?

Szanowna Redakcjo!

Piszę w sprawie artykułu p. Rajmunda Szubańskiego, zamieszczonego w numerze 43 „Skrzydlatej", pt. Klęska powietrznych wilkołaków. Niedawno przeczytałem artykuł w „Kulisach" nr 35 Herberta Lipińskiego, pt. Hitlerowscy piloci śmierci, który w większości jest zaprzeczeniem artykułu p. Szubańskiego. Pan Lipiński podaje, że piloci byli szkoleni w Słupsku, a pan Szubański że w Stendal nad Łabą, w pobliżu Magdeburga. Pan Lipiński podaje, że w większości ochotnicy rekrutowali się z byłych komandosów, biorących udział w zdobyciu fortu Eben-Emael, pan Szubański — że piloci bombowi stanowili większość. W „Kulisach" czyta się, że ogółem było 8 000 ochotników nigdy nie użytych, w SP — że tylko 200 pilotów śmierci, użytych w dniu 7 kwietnia 1945 r. Dalej: w „Kulisach" podano tylko jedną próbę użycia samolotu Bachem 349 Natter, gdzie pilot ginie wskutek otwarcia kabiny, w SP czytamy, że były aż 22 próby, wszystkie zakończone śmiercią pilotów (prawdopodobnie nie wytrzymywali przeciążenia). Pan Lipiński pisze o próbie użycia samolotu He-162 do lotów samobójczych. Inne źródła podają, że He-162 miał być masowym myśliwcem do obrony frontu i Rzeszy, łatwym w produkcji i tanim. O użyciu go do innych celów nic nie jest podane. Dlatego uprzejmie proszę o poinformowanie mnie, który autor jest bliższy prawdy.

Tomasz Karpik
Gdańsk

P. Tomasz Karpik stwierdził rozbieżności między moim artykułem ze „Skrzydlatej" (Klęska powietrznych wilkołaków), a artykułem p. Herberta Lipińskiego z „Kulis" (Hitlerowscy piloci śmierci). Postaram się je wyjaśnić.

Odnoszę wrażenie, że nasz Czytelnik niezbyt precyzyjnie odczytał artykuł p. Lipińskiego, który nie pisze np. o „próbie ‚użycia samolotu He-162 do lotów samobójczych", a tylko o zamiarze skierowania części kandydatów na pilotów-samobójców, do jednostek wyposażonych w He-162. Autor artykułu w „Kulisach" nie twierdzi też, jakoby „w większości ochotnicy rekrutowali się z b. komandosów biorących udział w zdobyciu fortu Eben-Emael", a podaje jedynie, iż kilku spośród uczestniczących w tej akcji pilotów szybowcowych było instruktorami niemieckich Kamikaze.

Nie ma również sprzeczności między sformułowaniem p. Lipińskiego o zgłoszeniu się 8 tysięcy ochotników, a moim — o 200 lotnikach, którzy zdążyli zakończyć szkolenie. Nie widzę także różnicy w sprawie Nattera. P. Lipiński przytacza tylko przykład pierwszego próbnego lotu, ja rozwinąłem ten temat, pisząc o dalszych 21 eksperymentach.

Nie wyjaśnioną pozostaje kwestia miejsca szkolenia pilotów-samobójców. Jak wynika z artykułu p. Lipińskiego, wykorzystał on przede wszystkim dane z tygodnika „Spiegel", ja natomiast oparłem się na książce zachodnioniemieckiego historyka Arno Rose pt. „Radikaler Luftkampf", która jest najpełniejszym, dotychczasowym opracowaniem na ten temat. Biorąc pod uwagę jej wiarygodność i drobiazgowość autora, skłonny jest upierać się przy swojej wersji, a więc bazy w Stendal, a nie w Słupsku (Stolp-Reitz), co byłoby zresztą ciekawostką dużej miary.

Rajmund Szubański

POCZTA LOTNICZA

LICEUM LOTNICZE

Jarosław Bajur — Klimontów, Piotr Sokołowski — Zamość. Radzimy skontaktować się bezpośrednio z kierownictwem Liceum, pod adresem: Liceum Lotnicze przy Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej, 08-521 Dęblin, tel. Dęblin 12, wewn. 513, lub z kierownictwem Liceum Lotniczego w Zielonej Górze, ul. Szosa Kisielińska 18, 65-247 Zielona Góra, tel 611-85. Polecamy artykuł w SP nr 41 z 11.10.81 r., pt. Orlęta z Zielonej Góry, zawierający szczegółowe informacje na temat Liceum Lotniczego.

AEROKLUBY

Grażyna Różbicka — Opole. Najlepiej zwrócić się do kierownictwa Aeroklubu Robotniczego w Świdniku, ul. Kolejowa 3, 21-040 Świdnik.

KLUB ISKRA

Leszek Tyc, ul. Świecka 17, 89-530 Śliwice, poszukuje silników: Model CO2, firmy Graupner RS380 oraz osiem ogniw firmy Varta (RSH) 1,2 V — 1,2 Ah. W zamian oferuje książki: E. Kosiarza „Flota białego orła" i J. Wójciechowskiego „Elektronika dla wszystkich" oraz gotowe odbiorniki radiowe skonstruowane z radiokonstruktora Kijew z zestawu 2 i 3.

Krzysztof Wiśniewski, ul. Anielewicza 23 m 118, 01-026 Warszawa, poszukuje wszelkich materiałów dotyczących lotnictwa wojskowego z okresu II wojny światowej (plany, zdjęcia, publikacje), szczególnie Niemiec, Japonii, Włoch, USA, wydawnictw: „Vojenska Letadla" — cz. 1 i 3, „Profile Publications", „Scale Models" itp, czasopism dotyczących modelarstwa plastykowego, takich jak „Stavime Plastikove Modely", „Airfix Magazin", „MPM" itp. W zamian może ofiarować materiały na podobne tematy lub gotówkę.

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentację lotni, motolotni, silników lotniczych, wiatrakowców, poduszkowców. Nowicki, ul. Obornicka 29 m 2, 51-113 Wrocław.

(ogł. nr 1)

BIULETYN AEROKLUBU PRL

Nr 573

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

84(5595)	Głowacki Mariusz	— 5 h 57 min,	1290 m,	59 km	(11.7.81)
85(5596)	Sycz Krzysztof	— 6 h 00 min,	1500 m,	52 km	(11.7.81)
86(5597)	Ziółkowski Mirosław	— 6 h 39 min,	1240 m,	59 km	(11.7.81)
87(5598)	Bankiewicz Krzysztof	— 7 h 06 min,	1260 m,	59 km	(11.7.81)
88(5599)	Figołuszka Stanisław	— 5 h 10 min,	1700 m,	56 km	(11.7.81)
89(5600)	Bogatko Jacek	— 6 h 21 min,	1020 m,	65 km	(11.7.81)
90(5601)	Maciesowicz Bogdan	— 5 h 25 min,	1250 m,	53 km	(11.7.81)
91(5602)	Hoffman Krystyna	— 5 h 43 min,	1146 m,	62 km	(11.7.81)
92(5603)	Kwaśniewski Robert	— 5 h 30 min,	1550 m,	51 km	(11.7.81)
93(5604)	Matjasik Jarosław	— 5 h 19 min,	1950 m,	56 km	(11.7.81)
94(5605)	Brylska Grażyna	— 5 h 26 min,	1200 m,	76 km	(11.7.81)
95(5606)	Żywocki Czesław	— 5 h 21 min,	1300 m,	51 km	(11.7.81)
96(5607)	Brzyski Andrzej	— 5 h 30 min,	1150 m,	93 km	(11.7.81)
97(5608)	Kaźmierczak Romuald	— 5 h 28 min,	1150 m,	52 km	(12.7.81)
98(5609)	Ziemba Jan	— 6 h 21 min,	1400 m,	52 km	(12.7.81)
99(5610)	Suchodolski Stanisław	— 5 h 59 min,	1200 m,	52 km	(12.7.81)
100(5611)	Parys Krzysztof	— 5 h 35 min,	1500 m,	51 km	(12.7.81)
101(5612)	Ryba Włodzimierz	— 5 h 02 min.	1250 m,	51 km	(12.7.81)
102(5613)	Wanatowicz Witold	— 5 h 23 min,	1050 m,	51 km	(14.5.81)
103(5614)	Soldat Marek	— 5 h 54 min,	1400 m,	58 km	(23.7.81)
104(5615)	Matysa Stanisław	— 5 h 45 min,	1050 m,	52 km	(24.7.81)
105(5616)	Ciesielski Grzegorz	— 5 h 20 min,	1700 m,	57 km	(26.7.81)
106(5617)	Codor Grzegorz	— 6 h 08 min,	1088 m,	62 km	(28.8.81)
107(5618)	Łazarski Marek	— 5 h 16 min,	1260 m,	77 km	(28.7.81)
108(5619)	Sienkiewicz Roman	— 6 h 00 min,	1200 m,	55 km	(2.8.81)
109(5620)	Fabianiak Grzegorz	— 5 h 44 min,	1400 m,	55 km	(3.8.81)
110(5621)	Sokół Marcin	— 6 h 39 min,	1025 m,	92 km	(4.8.81)
111(5622)	Chororowski Witold	— 5 h 21 min,	1250 m,	58 km	(5.8.81)
112(5623)	Bęben Bożena	— 6 h 00 min,	1450 m,	58 km	(5.8.81)
113(5624)	Lijewski Marek	— 6 h 24 min,	1150 m,	52 km	(8.8.81)
114(5625)	Waksmundzki Zbigniew	— 7 h 17 min,	1300 m,	52 km	(8.8.81)
115(5626)	Bałaj Andrzej	— 5 h 24 min,	1600 m,	60 km	(11.8.81)
116(5627)	Zuzak Józef	— 5 h 07 min,	1050 m,	52 km	(8.8.81)
117(5628)	Zaraś Wojciech	— 5 h 09 min,	1050 m,	75 km	(11.8.81)
118(5629)	Jabłoński Wiesław	— 5 h 43 min,	1650 m,	63 km	(8.8.81)
119(5630)	Olczyk Adam	— 5 h 24 min,	1190 m,	98 km	(8.8.81)
120(5631)	Synal Andrzej	— 6 h 16 min,	1300 m,	57 km	(8.8.81)
121(5632)	Kolmus Danuta	— 6 h 04 min,	1300 m,	75 km	(12.8.81)
122(5633)	Styczyński Robert	— 5 h 39 min,	1075 m,	75 km	(12.8.81)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
płk pil. mgr Stanisław Wdowczyk

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, kierownicy działów — Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska. Stali współpracownicy — Tadeusz Chwalczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek.
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI i ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 130 zł
półrocznie 260 zł
rocznie 520 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 3.XII.1981 r. Zam. 3346. L-101. Nakład 32 000

SPADOCHRON NA PLAŻY



Wprawdzie sezon już nie plażowy, ale zdjęcie to publikujemy z myślą o lecie roku przyszłego. Pozostaje bowiem kilka miesięcy na rozważania, jak pomysł bułgarskich działaczy lotniczych przenieść na nasz grunt. Wiadomo przecież, że w żadnym aeroklubie pieniędzy nie zbywa, a tymczasem podpatrzony nad Czarnym Morzem „wynalazek'' może ich nieco przysporzyć.

Rzecz jest nadzwyczaj prosta, a dostarczająca pomysłodawcom spore ilości gotówki i to w... dewizach! Bułgarzy wycofane z normalnej eksploatacji spadochrony przeznaczyli do „latania'' nad plażą, pobierając za kilkunastominutowy lot po... 5 dolarów od zagranicznych turystów, których latem sporo na czarnomorskim wybrzeżu.

Operacja wygląda w ten sposób: delikwentowi w kąpielówkach zakłada się uprząż spadochronową, do której zamocowana jest linka połączona z motorówką, brzeg czaszy mocuje się za pomocą metalowego pierścienia na wysięgniku prętowym umieszczonym 2–3 metry wyżej na maszcie, motorówka rusza na pełnym gazie i amator spojrzenia na bliźnich z lotu ptaka, po przebiegnięciu plażą kilkunastu metrów, jest już w powietrzu. Jedynym wymogiem bezpieczeństwa jest nałożenie kamizelki ratunkowej i wysłuchanie kilkuzdaniowej instrukcji startu.

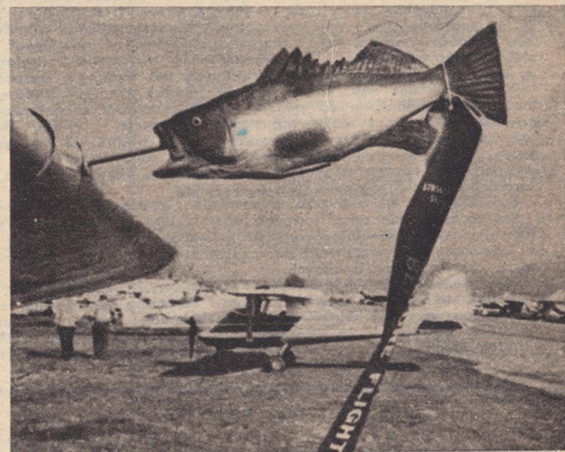
Po określonym czasie holowania motorówka podpływa w pobliże brzegu, zwalnia, a spadochronowy lotniarz opada na powierzchnię wody. Ot, i cała filozofia. A może by tak spróbować nad Wisłą, nad jeziorami i zbiornikami rekreacyjnymi? Jeśli nie za obcą walutę, to chociaż za złotówki? (cet)



ŚMIGŁOWIEC ZABAWKA

Najdroższa zabawka świata: śmigłowiec Bell-Bubble dla dzieci. Ma wszystkie sterownice i przyrządy w kabinie, tylko nie może latać. Elektryczne silniki napędowe wyłączają się natychmiast po dotknięciu wirującego wirnika głównego lub tylnego. Zabawka wyprodukowana w W. Brytanii kosztowała 600 funtów, toteż nie było wielu chętnych.

RYBKA POMOGŁA



Oryginalne osłony dysz prędkościomierzy stosowane na lotnisku turystyczno-dyspozycyjnym Flabob w Kalifornii w USA. Na taśmie przytwierdzonej do ogona rybki napis: zdjąć przed startem. Rybka pomogła. Przedtem wielu niedzielnych pilotów zapominało o osłonach dysz prędkościomierzy.



SZKOŁA GŁÓWNYCH KONSTRUKTORÓW

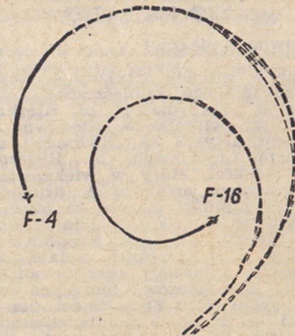
Tak nazywają studenckie biuro konstrukcyjne Charkowskiego Instytutu Lotniczego – ChAI. Od lat kieruje nim doc. inż. Władlen Rewinow. On też wybiera najzdolniejszych spośród wielu chętnych. ChAI istnieje ponad 50 lat, tyleż lat młodzież zajmuje się tam twórczością konstruktorską.

Obecnie studia na tej uczelni trwają 5 lat. W studenckim biurze konstrukcyjnym ChAI powstają nie tylko samoloty, ale również śmigłowce, wiatrakowce, poduszkowce powietrzne, a nawet dość fantastyczne aparaty latające. Każdy realizowany projekt ma swego głównego konstruktora, czasem dwóch. Niektórzy główni konstruktorzy są również pilotami-oblatywaczami swych maszyn. Inne oblatuje student specjalnie wyszkolony w aeroklubie.

W 1959 r. został oblatany 1-miejscowy samolot sportowy ChAI-17 z silnikiem 36,8 kW (50 KM). Po nim nastąpiły inne. ChAI specjalizuje się w lekkich samolotach sportowych kategorii masowej do 500 kg. Są rejestrowane rekordy uczelniane, chociaż wszystkie samoloty miały tylko silniki o mocy 36,8 kW (50 KM), najczęściej przystosowane motocyklowe.

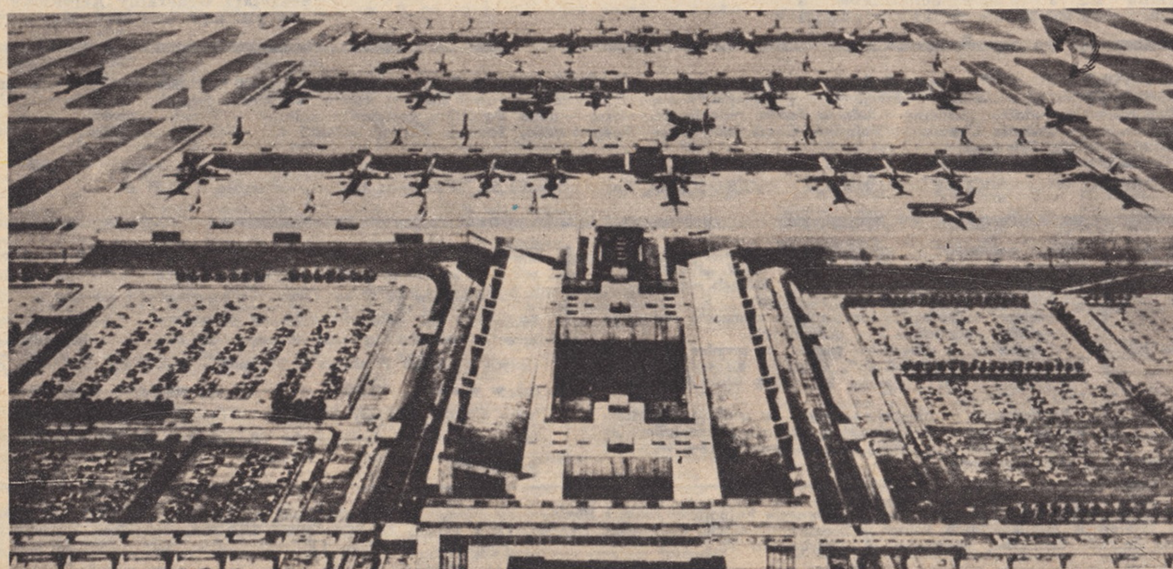
Samolot ChAI-20 (na rysunku) otrzymał silnik o mocy 73,6 kW (100 KM). Osiąga pułap 3000 m i ma dobry zasięg.

ChAI-21, to miękkopłat kabinowy z silnikiem. Wiatrakowiec z silnikiem 103 kW (140 KM) był oznaczony ChAI-24, zaś dwusilnikowa i dwumiejscowa łódź latająca – ChAI-30. Prosta w obsłudze i pilotażu.



PORÓWNANIE

Promienie zakrętów w locie z prędkością M = 1,2 naddźwiękowych samolotów myśliwskich F-4 Phantom-II oraz F-16. Samoloty leciały na tej samej wysokości i były wyposażone w smugacze dymne. Rysunek zrobiono z fotografii wykonanej podczas prób porównawczych F-16 z innymi samolotami.



NAJWIĘKSZY PORT LOTNICZY ŚWIATA

Do 2800 startów i (lub) lądowań 1700 samolotów na dobę. Ok. 55 mln odprawionych pasażerów w 1981 r. (150 000 na dobę, 6300 na godzinę i 104 na minutę). Z tego, 70% to pasażerowie przesiadający się. Zaprojektowany na przepustowość roczną do 75 mln pasażerów. 138 peronów. Metro portowe (bezpłatne) o prędkości 45 km/h może przewozić dziennie 250 000 pasażerów. Co 100 s zatrzymuje się wagon metra. Dojazd od portu do najdalszego peronu odległego 1,7 km trwa 4,5 min (w innych portach odległość 1,3–2 km pasażer musi przebywać pieszo lub czekać na autobus). Do tego dochodzą ruchome, wielokierunkowe chodniki dla tyluż pasażerów. Droga dojazdowa samolotu z portu do pasa startowego lub po wylądowaniu wynosi max. 400 m (w innych portach 1,5 km i więcej). Parking dla 12 000 samochodów. 100 celników do odpraw zagranicznych. Odległość portu od centrum miasta – ok. 14 km.

Jest to zwięzła charakterystyka portu lotniczego Midfield Airport w Atlanta w USA. Port został w 1961 r. zaprojektowany dla ok. 4 mln pasażerów rocznie. W 1979 r. ruch przekroczył 42 mln. W połowie lat 70-tych rozpoczęto rozbudowę portu.

Zdjęcia i rysunki: Tadeusz Chwalczyk, „Modelist-Konstruktor'' (ZSRR), „R/C Model Builder'', „Hobby'', archiwum.